

HUMBOLDT-UNIVERSITÄT ZU BERLIN
PHILOSOPHISCHE FAKULTÄT III
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN
Unter den Linden 6
10099 Berlin

Seminar:

Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum –
Beispiel Bahnhof Zoo

Dozenten: Birgit Wiese, Jens Wurtzbacher, Professor Dr. Hartmut Häußermann

Projektarbeit im Fach Sozialwissenschaften

(WS 2006/2007)

**Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum?
Ergebnisse einer qualitativen Expertenbefragung am Bahnhof
Zoologischer Garten – Berlin 2007**

Eingereicht von:

Nicole Hansch
Aglaia Hajkova
Alexander Poulakis
Anna Steigemann

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abkürzungsverzeichnis	5
1. Forschungsinteresse	5
1.1. Forschungsfragen	8
1.2. Akteurskonstellation.....	9
1.2.1. Sicherheitsrelevante Akteure.....	10
1.2.2. Politisch-relevante Akteure	11
1.2.3. Wirtschaftlich-relevante Akteure	12
1.2.4. Sozialrelevante Akteure	13
2. Methoden.....	14
2.1. Qualitatives Arbeiten.....	14
2.2. Experteninterview	14
2.3. Sampling.....	17
2.4. Leitfadenkonstruktion	31
3. Interpretation der Ergebnisse	35
3.1. Themenkomplex A: Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution.....	36
3.2. Themenkomplex B: Sicherheit und Randgruppe	39
3.2.1. Randgruppenproblematik	43
3.2.1.1. Alkoholproblematik	44
3.2.1.2. Obdachlosenszene	45
3.2.1.3. BTM-Konsumenten.....	45
3.2.1.4. Prostitution	46
3.2.2. Randgruppenproblematik aus der Sicht der sozialen Institutionen.....	46
3.2.3. Kapitelfazit Themenkomplex B	49
3.3. Themenkomplex C: Koordination und Zusammenarbeit.....	51
C	51
3.3.1. ZA bei gemeinsamer Interessenlage	53
3.3.1.2. Wirtschaftsrelevante Interessen.....	54
3.3.1.3. Politische Interessen	55
3.3.1.4. Soziale Interessen.....	56
3.3.2. ZA hinsichtlich potentieller Nutzungskonflikte.....	56
3.4. Themenkomplex D: Wandel BZ	60
D.....	62

BVG – SUS.....	62
3.4.1. Mythos BZ ohne Randgruppenbezug.....	63
3.4.2. Mythos Christiane F. mit Randgruppenbezug.....	64
3.4.3. Wandel durch Fernverkehrsverlust	66
3.4.4. Wandel durch Rad.....	68
3.4.5. Fazit Themenkomplex D.....	72
4. Fazit und Ausblick	74
5. Literatur.....	82
6. Anhang	87
6.1. Allgemeiner Leitfaden	87
6.2. Zusammenfassungen der Expertenbefragungen.....	90
6.2.I. Sicherheitsrelevante Akteure	90
I.i. SuS-Kräfte der BVG.....	90
I.ii. Landespolizei.....	90
I.iii. Bundespolizei	90
A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution.....	90
B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe.....	91
C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	93
D Wandel BZ Garten.....	94
II. Politische Akteure.....	95
II.i. Bezirksamt Bauwesen	95
A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution.....	95
B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe.....	96
C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	98
D Wandel BZ	99
II.ii. Bezirksamt Wirtschaft.....	102
A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution.....	102
B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe.....	103
C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	104
D Wandel BZ	105
III. Wirtschaftliche Akteure	107
III.i. Great Berlin Wheel	107
A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution.....	108
B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe.....	108
C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	108

D	Wandel BZ	110
III.ii.	Deutsche Bahn AG.....	111
A	Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution	112
B	Fragen zur Sicherheit und Randgruppe	113
C	Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	114
D	Wandel BZ	114
IV.	Sozialrelevante Akteure	116
IV.i.	SUB/WAY e.V.	116
A	Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution	116
B	Fragen zur Sicherheit und Randgruppe	117
C	Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	118
D	Wandel BZ	118
IV.ii.	Bahnhofsmission.....	120
B	Fragen zur Sicherheit und Randgruppe	121
C	Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	122
D	Wandel BZ	124
IV.iii.	Offroad Kids e.V.	124
B	Fragen zur Sicherheit und Randgruppe	125
C	Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	126
D	Wandel BZ	126
IV.iii.	Treberhilfe e.V.	128
B	Fragen zur Sicherheit und Randgruppe	128
C	Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit.....	129
D	Wandel BZ	130

Abkürzungsverzeichnis

Bahnhof Zoologischer Garten und nähere Umgebung – BZ

Berliner Verkehrsbetriebe – BVG

Bezirksamt Abteilung Bauwesen - Bau

Bezirksamt Abteilung Wirtschaft, Ordnungsangelegenheiten und Weiterbildung - Wirt

Bundespolizei – BP

Deutsche Bahn AG - DB

Great Berlin Wheel GmbH – Wheel

Hardenbergplatz - HP

Landespolizei – LP

Transkription - Trans

Zusammenarbeit - ZA

1. Forschungsinteresse

Ziel dieser Forschungsarbeit war die kooperative Bearbeitung einer sozialräumlichen Studie am Bahnhof Zoologischer Garten / Hardenbergplatz in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, mit der Frage nach potentiellen Nutzungskonflikten in dieser Umgebung.

Durch Analyse eines Sozialraumes kann beispielsweise festgestellt werden, ob ein Hilfebedarf in einem Stadtteil besteht, wo Probleme wahrgenommen werden und welchen Handlungsbedarf es gibt. Die Ergebnisse solcher Analysen können es ermöglichen, bedarfs- und problemorientiert zu planen und die Stadtkultur durch festgelegte Indikatoren zu messen.

Das Ziel dieser Gesamtuntersuchung war die kleinräumliche Darstellung der Struktur des Bahnhofs Zoologischer Garten / Hardenbergplatz (BZ). Die verschiedenen Nutzergruppen (Reisende, potentielle Käufer, Touristen, Menschen in besonderen Lebenslagen), ihr Nutzungsverhalten und die Wahrnehmung von Problemen am BZ sollten ermittelt werden. Des Weiteren sollten vorhandene Probleme oder tatsächliche Nutzungskonflikte durch die Indikatoren Sicherheit (darunter Sauberkeit, Randgruppen), Zusammenarbeit und geplante Entwicklungsvorhaben (darunter Rad, Tiefgarage) identifiziert und erörtert werden.

Aus seiner sozialräumlichen Funktion als Bahnhof ergibt sich das kollektive, öffentliche Interesse, dass der BZ ein Benutzen der Örtlichkeit als Verkehrsknotenpunkt für Reisende

gewährleistet. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass der Aufenthalt, der dem Nutzungsanspruch der Reisenden auf mikrosoziologischer Ebene entspricht, gewährleistet wird. Die Gewährleistung dieses individuellen Interesses wird durch institutionelle Akteure organisiert und geschieht in erster Hinsicht durch die BVG und die Deutsche Bahn AG bzw. die S-Bahn Berlin GmbH. Die Aktivitäten der Reisenden an diesem Ort müssen aber nicht nur auf die alleinige Funktion als Stätte der direkten Reisetätigkeit gerichtet sein, sondern können auch auf ihre zusätzlichen Bedürfnisse an Versorgung *vor*, *während* und *nach* der Reisetätigkeit begründen.

Eine weitere Nutzungsform stellt der Aufenthalt ohne vornehmliche Reisetätigkeit dar. Hier wird der BZ von den Nutzern nicht nur als Stätte der eigenen Mobilität genutzt, sondern auch als Ort, an dem sie ihren sozialen Lebensmittelpunkt finden, im öffentlichen Raum ohne gewerbliche Anmeldung der Existenzsicherung nachgehen oder Hilfestellung nachfragen. Es handelt sich dabei vorwiegend um Menschen in besonderen Lebenslagen, die nach dem 5. bis 9. Kapitel, im Besonderen nach §67 des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch definiert werden als „Personen, bei denen besondere Lebensverhältnisse mit sozialen Schwierigkeiten verbunden sind“ (Sozialgesetzbuch 2007). Für diese Personen „sind Leistungen zur Überwindung dieser Schwierigkeiten zu erbringen, wenn sie aus eigener Kraft hierzu nicht fähig sind“ (ebd.). Durch die sozialen Institutionen am BZ werden die kollektiven Nutzungsinteressen der Randgruppen im Akteursgeflecht institutionalisiert. Der Aufenthalt dieser Menschen in besonderen Lebenslagen (Randgruppen) an neuralgischen Orten der Reisetätigkeit wie z.B. im Innern des Bahnhofsgebäudes, auf den Bahnsteigen oder vor stark frequentierten Ein- und Ausgängen stellt im Sinne des BZ eine Fremdfunktion dar. Dieser Fremdnutzung wird in Verbindung mit legalen und illegalen Suchtmitteln darüber hinaus eine mögliche Gefährdung der gewünschten Funktion als Reise- und Kaufstätte zugeschrieben. Aus diesem Grund befinden sich institutionelle Akteure am BZ, zum einen öffentliche Akteure (Landespolizei, Bundespolizei), zum anderen private Sicherheitsdienste (DB Sicherheit, BVG-SuS), die den sicheren Ablauf der Reise und die Kaufstätten-Funktion gewährleisten (sollen). Als Ort der Reise- und Kaufstätigkeit werden also dem BZ Sicherheitsstandards zugewiesen, die eine zielgerichtete Nutzung durch die Reisenden gewährleisten sollen.

Insofern bestehen am BZ unterschiedliche kollektive Interessen auf der Nutzerebene, die durch entsprechende institutionelle Akteure organisiert werden (sollen). Dabei verstehen sich

die Institutionen als Operationalisierung funktionaler Ansprüche, da vornehmlich die Gewährleistung der Reise- und Kauffähigkeit als Anspruch an den öffentlichen Raum wahrgenommen wird.

Aus diesen Erkenntnissen heraus haben sich zwei unterschiedliche Untersuchungsebenen ergeben, die zu unserer allgemeinen Annahme führen:

Am Bahnhof Zoologischer Garten und seiner unmittelbaren Umgebung bestehen Nutzungskonflikte und Probleme, die sowohl auf mikrosoziologischer, als auch auf institutioneller Ebene anzusiedeln sind.

Im Folgenden definieren wir nach unserem Verständnis Nutzungskonflikte und Probleme, die am BZ als Ort der Nutzung entstehen können.

Unter Problem verstehen wir zunächst ein Hindernis, das sich aus unterschiedlichen Interessen ergeben kann. Hauptsächliches Merkmal eines Problems ist die Bereitschaft der involvierten Akteure zu verhandeln und gemeinsam zur Lösung des Problems beizutragen. Ein Konflikt entsteht erst, wenn bei gleichen Zielen unterschiedliche Wege der Verhandlungsparteien gegangen werden und keine Verständigung stattfindet. (vgl. Effinger 2007)

Ein Konflikt meint in diesem Zusammenhang ein unlösbares Problem. Für unseren Untersuchungsgegenstand ergibt sich daraus die Schlussfolgerung, dass die Probleme am BZ ein Potential für Konflikte bedeuten. Wie hoch dieses Potential tatsächlich ist, hängt im Wesentlichen von dem Problem selbst und von der Bereitschaft der Betroffenen ab, miteinander zu kommunizieren und zusammenzuarbeiten. So kann aus einem Problem ein Konflikt werden, wenn sich die Positionen der Parteien verhärten und der Kontakt abbricht. Gleichmaßen kann ein Konflikt, wenn sich die involvierten Parteien annähern und sich zu Gesprächen bereit erklären, zu einem Problem werden. D.h. Probleme und Konflikte sind zwei unterschiedliche Stadien derselben Skala, deren Stadium an der Zusammenarbeit zur Problemlösung zwischen den involvierten Parteien festgelegt werden kann. In diesem Zusammenhang kann es bei der Nutzung eines Raumes (Areal) von mehreren Akteuren mit eventuell unterschiedlichen Interessen sowohl zu Problemen, als auch zu Konflikten kommen. Im Fall des Konflikts hat man dann einen Nutzungskonflikt vorliegen.

Probleme und Konflikte hinsichtlich der Nutzung lassen sich auf allen sozialtheoretischen Ebenen wieder finden. Für unsere Untersuchung werden die Mikro- und die institutionelle Ebene relevant. Folglich soll ein Problem hinsichtlich der Nutzung auf der

mikrosoziologischen Ebene eine Störung der Verfolgung der jeweiligen individuellen oder Gruppeninteressen bedeuten, in unserem Fall bei der Nutzung des BZ. Beispielsweise können die Interessen eines Passanten und eines Bettlers hinsichtlich der Nutzung der Bushaltestelle divergent sein: ein Passant wartet auf den Bus und ein Bettler erscheint. Die gegenseitige Wahrnehmung an sich muss keine problematische Situation bedeuten. Sobald eine Interaktion stattfindet, beispielsweise in Form von Betteln, und die Interessenverfolgung mindestens einer Person beeinträchtigt wird, Bettler erhält kein Geld, Passant fühlt sich belästigt, können die unterschiedlichen Interessen zu einem Problem führen. Wenn daraus verbale oder sogar handgreifliche Auseinandersetzungen folgen, liegt ein Nutzungskonflikt auf mikrosoziologischer Ebene vor. Auf der institutionellen Ebene betreffen Nutzungskonflikte und Probleme die Nutzung eines Raumes hinsichtlich der jeweiligen institutionellen Interessen. Wenn die Interessen der Institutionen eine unterschiedliche Funktion, Gestaltung des Raumes oder sogar den Raum selbst beanspruchen, kann dies zu einem Problem auf der institutionellen Ebene führen. Unseren Untersuchungsgegenstand betreffend war z.B. das Einstellen des Fernverkehrbetriebes am Bahnhof Zoologischer Garten ein Problem für die verantwortlichen politischen Akteure in Charlottenburg-Wilmersdorf. Ein Nutzungskonflikt liegt in diesem Fall erst vor, wenn der Kontakt und die Bereitschaft zur Klärung des Problems nicht mehr besteht. Dieser kann dann durch öffentliche Äußerungen und juristische Mittel weiter ausgetragen werden.

1.1. Forschungsfragen

In diesem qualitativen Teil der Studie stehen folgend die institutionellen Akteure des BZ im Vordergrund. Mit Hilfe von leitfadengestützten Interviews soll der Einblick in die Interessen und Einschätzung der Probleme am BZ seitens der institutionellen Akteure ermöglicht werden. Die zu Interviewenden nehmen dabei funktionale Rollen ein, welche ihnen durch die entsprechenden Organisationen zugewiesen werden und können als Vertreter der institutionalisierten Interessen auf die Nutzung und Gestaltung des BZ einwirken.

Unsere übergeordnete Forschungsfragen, die durch die interviewten Akteure beantwortet werden sollen, lauten: Gibt es Nutzungskonflikte am BZ? Wenn ja, wo liegen diese? Welche Nutzer, welche Institutionen sind in die Konflikte involviert? Wo liegen die Ursachen für die Nutzungskonflikte? Spielen dabei die Randgruppen eine Rolle? Inwiefern wird die Sicherheitslage beeinflusst?

Da diese Fragen nicht direkt abgefragt werden können, werden mittels der Definition von Nutzungskonflikten weitere untergeordnete Forschungsfragen abgeleitet, die für eine qualitative Erhebung geeigneter sind. Wir müssen demnach herausfinden, welche institutionellen Akteure mit welchen Aufgaben den BZ nutzen und welche Interessen sie jeweils verfolgen. Da wir Konflikte als eine Steigerung von Problemen verstehen, müssen wir ebenfalls herausfinden, wo die Akteure Probleme am BZ sehen und inwiefern sie die Randgruppen damit in Verbindung bringen. Um daraus Nutzungskonflikte ableiten zu können, ist es interessant zu untersuchen, ob die Akteure am BZ zusammenarbeiten, wie die Zusammenarbeit aussieht und wie sie eingeschätzt wird. Des Weiteren wollen wir erfahren, um zusätzlich eine historische Perspektive der Nutzungskonflikte zu erhalten, ob bzw. wie die Institutionen einen Wandel am BZ identifizieren.

1.2. Akteurskonstellation

Um unseren Forschungsfragen gezielt nachgehen zu können, haben wir aus methodischen Gründen entschieden, die von uns zu befragenden Akteure in Akteursgruppen zu unterteilen. Dadurch soll erreicht werden, dass auch Akteure mit gemeinsamen Interessen befragt werden, zugleich aber sichergestellt wird, dass möglichst alle Interessenrichtungen in der Untersuchung vertreten werden.

Dazu haben wir die institutionellen Interessenrichtungen am BZ in vier übergeordnete Kategorien eingeteilt. Zum einen die politischen Interessen, die von der Bezirksverwaltung wahrgenommen werden und sich verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, städtebaulichen und sozialen Problematiken widmen. Zum anderen die sicherheitsrelevanten Interessen, die neben der Polizei auch von privaten Unternehmen wahrgenommen werden. Des Weiteren die wirtschaftlichen Interessen, die zum größten Teil von privaten Unternehmen vertreten werden, die sich sowohl im Bahnhof, als auch in der näheren Umgebung des Bahnhofs niederlassen. Wirtschaftliche Interessen haben auch bezirkspolitische Bedeutung und können deshalb von politischen Trägern unterstützt, koordiniert oder auch gebremst werden. Unter den sozialen Interessenten ordnen sich schließlich diejenigen Akteure ein, die sich um die Unterstützung der verschiedenen ansässigen Personengruppen engagieren. Ihr Interesse besteht darin, sich in der Nähe der bedürftigen Personengruppen aufzuhalten, um ihre Hilfestellung wirksam gestalten zu können.

Da sich die Akteure nach den differenzierten Interessenrichtungen nicht eindeutig in Akteursgruppen einteilen lassen, haben wir diese nicht ausschließlich nach deren Interessen, sondern auch nach ihrer Funktion am BZ unterschieden. D.h. die Akteursgruppen werden nach dem primären Interesse der Akteure gebildet, welches sie in ihrer Position und Tätigkeit am BZ vertreten. Aus diesen Überlegungen ergeben sich für unsere Studie die nachfolgenden relevanten Akteursgruppen:

1.2.1. Sicherheitsrelevante Akteure

Unter den sicherheitsrelevanten Akteuren Bahnhof Zoo wird neben der Bundespolizei vor allem die Landespolizei und die Sicherheitskräfte der BVG und Deutschen Bahn (die auch den S-Bahn-Bereich abdecken), sowie etwaige private Sicherheitskräfte einzelner Gewerbetreibenden verstanden. Der Focus der vorliegenden Studie bezieht sich auf die Sicherheitskräfte der BVG sowie auf die Landes- und Bundespolizei, da ihr gemeinsamer Aufgaben- und Befugnisbereich dem mächtigsten und zugleich räumlich umfassendsten am Bahnhof Zoos entspricht.

Der BZ befindet sich unmittelbar im Einzugsbereich der Direktion 2 der Berliner (Landes-) Polizei. Die Gesamtfläche der Polizeidirektion 2 in Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau umfasst ca. 156 qkm und ca. 540 000 Einwohner. Der BZ zählt neben Kurfürstendamm, Breitscheidplatz, Olympiastadion, Waldbühne, Messegelände und ICC (International Congress Centrum) zu den herausragenden Örtlichkeiten – vor allem vor dem Hintergrund der Großveranstaltungen und Menschenansammlungen, die dort zu finden sind.

Innerhalb der Direktion 2 ist insbesondere der Polizeiabschnitt 27 für den BZ und das umliegende Gelände verantwortlich. Da der Bereich eine der wichtigsten zentralen Anlaufstellen Berlins für Touristen aber auch für Berliner darstellt, arbeitet der Abschnitt 27 verstärkt mit Anwohnern, Gewerbebetreibenden und ansässigen Institutionen zusammen. Der Abschnitt 27 ist wiederum in vier Dienstgruppen unterteilt, welche unter sich die Aufgaben unter anderem geografisch teilen. So ist insbesondere die Dienstgruppe 2 des Abschnitts 27 für den BZ verantwortlich. (vgl. Landespolizei 1). Die Aufgaben der Landespolizei am Bahnhof Zoo, wie auch im übrigen Gebiet der Direktion 2 und der Landespolizei Berlin werden vom Landesgesetz bestimmt. Dieses ist Grundlage jeglichen polizeilichen Handelns. Im Polizeirecht sind darüber hinaus sogenannte originäre Aufgaben festgeschrieben wie etwa Gefahrenabwehr (Unterbindung und Prävention), Hilfeleistung und Auskunfterteilung. Des

weiteren gibt es sogenannte zugewiesene Aufgaben wie etwa die Strafverfolgung, die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, das freie Geleit von Staatsgästen, die Verkehrsregelung, den Schutz privater Rechte und die Amts- und Vollzugshilfe.

Der BZ wird wie alle BVG-Bahnhöfe darüber hinaus von Streifen der BVG-Abteilung Service und Security (SuS) überwacht. Neben der Videoüberwachung über die Zentrale Betriebsleitstelle für Service und Sicherheit, gibt es ständige Streifenläufe der Sicherheitskräfte am BZ auf den Gebieten der BVG, also vor allem rund um die U-Bahn-Ein- und Ausgänge, Gleise, Vorräume und Plateaus. Da das Sicherheitsgefühl laut BVG durch verstärkten Personaleinsatz verschiedener Mitarbeitergruppen erhöht wird, wie etwa den Wachleuten oder den Schaffnern im Kontrolldienst (SiK). Die Wachleute sind zwar nicht der BVG zugehörig, allerdings unterstehen sie der Abteilung SuS der BVG. Ein zusätzlicher Akteur, der zur BVG-Kräften gezählt werden kann, ist das „Einsatzkommando BVG“ (Ekdo) der Berliner Polizei, das von der Landesregierung mit der Begründung, dass die Sicherheit in der U-Bahn im öffentlichen Interesse liege, gegründet wurde. Zusammen mit den Wachleuten bilden gemeinsam sogenannte gemischte Streifen. (vgl. Kirsch 2003:58)

Generell erfolgt Zusammenarbeit zwischen Landespolizei und den Sicherheitskräften der BVG über die Bundespolizei.

1.2.2. Politisch-relevante Akteure

Berlin besteht seit dem Gebietsreformgesetz im Jahr 2001 aus 12 Stadtbezirken mit einer je eigenen bezirklichen Selbstverwaltung, welche Verfassungsrang. Diese ist in zwei Verwaltungsorgane gegliedert, einmal die Bezirksverordnetenversammlung (BVV – direkt von den Bezirksewohnern gewählte Vertretung / Parlament) und das Bezirksamt (BA / Verwaltung).

Da sich der BZ und seine unmittelbare Umgebung auf dem Gebiet des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf befinden, ist der entsprechend relevante politische Akteur das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, dieses nimmt eine Moderatorenrolle auf der politischen Ebene ein. Die Parteien der BVV sehen die Entwicklung der Umgebung um den BZ kritisch. Seit der Schließung des Fernbahnhofes geht es ihnen darum, die wirtschaftliche und kulturelle Situation der City West zu stärken, in dem vor allem auf bauliche Erneuerungen und die Ansiedlung von Gewerbe gesetzt wird (vgl. State of the art: 9).

Innerhalb der Akteursgruppe „politische Akteure“ finden sich verschiedene Arbeitsbereiche, die konkurrierende, aber auch gemeinsame Interessen verfolgen können. Eine Unterteilung lässt sich anhand der verschiedenen Ressorts vornehmen und durch folgende Grafik darstellen:



Quelle: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2007a)

Im Sinne vom Allgemeinwohl besteht die hauptsächliche Funktion des politischen Akteurs in der Koordination und Harmonisierung der partikularen Interessen, welches sowohl innerhalb der Ressorts, als auch ressortübergreifend geschieht.

1.2.3. Wirtschaftlich-relevante Akteure

Wirtschaftliche Interessen werden zum größten Teil von privaten Unternehmen vertreten, die sich sowohl im Bahnhof, als auch in der näheren Umgebung des Bahnhofs niederlassen. Diese meist privaten Interessen gehen mit einer ökonomischen Zielsetzung einher. Der BZ und seine Umgebung ist in der City West ein beliebter Anziehungspunkt für Besucher. Neben verschiedenen Sehenswürdigkeiten gibt es ein breites Angebot an Unterhaltung, vor allem hinsichtlich Shopping und Kultur. Zudem verfügt die Gegend über ein ausgebautes Hotel- und Gastronomiegewerbe. Der BZ ist darüber hinaus einer der wichtigsten Nahverkehrsknotenpunkte in Berlin, da er über Anbindung an den Regionalverkehr, U- und S-Bahnverkehr und zahlreiche Buslinien verfügt. Am BZ sind zahlreiche wirtschaftliche Akteure vorhanden. Ihre individuellen wirtschaftlichen Interessen werden in der Arbeitsgemeinschaft City e.V. wahrgenommen, deren Anspruch und Ziel die Erhaltung, Erweiterung, Verbesserung der City West ist. Die AG City versteht sich als Netzwerk und

vertritt die Interessen ihrer Mitglieder, einen Schwerpunkt legt sie dabei „auf die enge Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, dem Senat und der IHK, um Abstimmungen im Interesse der City West anzustreben und sicherzustellen“ (vgl. AG City 2008a)) und gemeinsam Lösungen für die Probleme zu finden. Als wirtschaftlicher Akteur kann sie im Interesse der Mitglieder die Gestaltung der Gegend beeinflussen. Ein Beispiel für die Funktion dieser Interessengemeinschaft und der Versuch der Einflussnahme auf die Gestaltung des BZ war die initiierte Bürgerkampagne (www.haende-weg-vom-bahnhof-zoo.de), die im Zuge der Umwandlung des Bahnhofes Zoologischer Garten zum Regionalbahnhof entstand. Ein weiteres Beispiel für die Art der Einflussnahme wirtschaftlicher Akteure auf die Gestaltung des Areals ist der geplante Bau des Rads. Dieses Projekt könnte einen positiven Einfluss auf die Gegend haben und einem „Verlust“ der Fernverkehrsfunktion entgegenwirken.

1.2.4. Sozialrelevante Akteure

Der soziale Gedanke am BZ kann auf eine lange Tradition zurückgeführt werden. Die Bahnhofsmision am BZ war die erste in Deutschland, sie bietet ihre Hilfe und Unterstützung für Reisende und Menschen in besonderen Lebenslagen bereits seit rund hundert Jahren dort an. Doch „nach dem Mauerbau [wurde er] zum Zentralbahnhof und damit zum sozialen Brennpunkt des Westteils“ (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2008), somit nahmen verschiedene weitere Einrichtungen die Arbeit dort auf. Vor Ort leisten sie dabei zielgruppenorientiert konkrete Hilfestellungen, auf institutioneller Ebene organisieren und vertreten sie die kollektiven Nutzerinteressen ihrer Klientel. Inzwischen kann von einer weitestgehenden Konsolidierung der sozialen Institutionen am BZ gesprochen werden. Sie gründen oftmals auf privaten Initiativen, darüber hinaus verfolgen sie aber auch ein öffentliches Interesse. Innerhalb der Akteursgruppe werden weder auf mikrosoziologischer noch auf institutioneller Ebene konkurrierende Interessen vermutet, akteursgruppenübergreifend, zu sicherheits- und wirtschaftsrelevanten Akteuren hingegen schon. Potentiell können konkurrierende Interessen aus der mikrosoziologischen Ebene abgeleitet werden, wenn Reisende und Mitglieder der Randgruppe den BZ konkurrierend nutzen oder institutionell, wenn unterschiedliche institutionelle Nutzungs- bzw. Gestaltungsinteressen am öffentlichen Raum vorliegen.

2. Methoden

Bei der Untersuchung der Nutzungskonflikte am BZ wurden zuerst über eine quantitative Studie die Passanten am BZ befragt. Daran anschließend sollte die Sicht der institutionellen Akteure am BZ über leitfadengestützte Experteninterviews qualitativ erhoben werden.

In diesem Kapitel widmen wir uns als qualitative Forschungsgruppe nachfolgend der methodischen Vorgehensweise.

2.1. Qualitatives Arbeiten

Verbale Daten werden in der qualitativen Forschung über Erzählungen oder Leitfadeninterviews erhoben, wobei konkrete Aussagen im Vordergrund stehen. Das Interview ist daher folglich eine Form des verbalen Kommunizierens, bei welchem dem Interviewten die Aufgabe zufällt, aktiv Erfahrungen, Ereignisse, Handlungen und Wissen zu rekonstruieren, während der Interviewer diesen Prozess (auch mittels des Leitfadens) einleitet und lenkt. Deshalb kann das Experteninterview auch als rekonstruierende Untersuchung bezeichnet werden (vgl. Gläser 2006: 10 f.).

Kennzeichnend für ein Interview anhand eines Leitfadens ist, dass dieser erstens auf offen formulierten Fragen basiert, zweitens mittels des Leitfadens (als Erhebungsinstrument) die Daten vergleichbar gemacht werden und drittens die Daten durch die im Leitfaden enthaltenen Fragen an Struktur gewinnen. Somit orientiert sich das Leitfadeninterview am (generellen) Offenheitsprinzip qualitativer Forschung (vgl. Mayer 2006: 36, Gläser 2006: 138 f.).

2.2. Experteninterview

Eine besondere Form des Leitfadeninterviews ist das Experteninterview.

Dabei steht weniger die/der Befragte als Person im Vordergrund, sondern vielmehr ihre/seine Funktion als Experte, womit er auch als Repräsentant einer bestimmten Gruppe auftreten kann. So definiert beispielweise Gläser einen Experten als Menschen, der ein besonderes Wissen über soziale Sachverhalte besitzt, woraus folgt, dass das Experteninterview wiederum eine Methode ist, dieses Wissen zu erschließen (vgl. Gläser 2006: 10).

Zwar ist diese Form des Interviews ein in der empirischen Sozialforschung häufig verwendetes Verfahren, das auf den Wissensvorsprung abzielt, den der Experte aus seiner

privilegierten Position innerhalb eines Funktionskontextes gewinnt. Dennoch mangelt es dem Instrument des Experteninterviews häufig an methodischer und methodologischer Reflexion. Insbesondere die - dem Experteninterview zu Grunde liegende - Unterscheidung zwischen Expertenwissen als „notwendig erachtetes Sonderwissen“ (Sprondel 1979: 141 f.) im Gegensatz zum Allgemeinwissen des Laien wurde nur wenig systematisch diskutiert (siehe dazu: Bohnsack 2006: 57, Bogner/Menz 2002: 33 ff.).

Grundsätzlich können drei verschiedenen Typen des Experteninterviews unterschieden werden: 1. Das explorative Interview, 2. Das systematisierende Experteninterview und 3. Das theoriegenerierende Experteninterview .

Ersteres – das zugleich die in der Sozialforschung am prominenteste Interviewform ist – dient zur Exploration, das heißt, zu einer ersten Orientierung in einem thematisch neuen, beziehungsweise unübersichtlichen Feld, oder aber zur Schärfung des Problembewusstseins oder aber als reiner Vorlauf zu einer anschließend erfolgenden Leitfadenskonstruktion. Gemeinsam ist allen Intentionen, dass das explorative Interview grundsätzlich immer eine thematische Sondierung vollzieht (vgl. Bogner /Menz 2002: 37).

Das systematisierende Experteninterview dagegen orientiert sich an der Teilhabe an exklusivem Expertenwissen, was bedeutet, dass das unmittelbar aus der Praxis gewonnene Handlungs- und Erfahrungswissen des Experten im Vordergrund steht. Das Ziel bei diesem Interviewtypus ist eine systematische und lückenlose Informationsgewinnung, weswegen der Experte insbesondere als Ratgeber fungiert. Vordergründig steht dabei vor allem die thematische Vergleichbarkeit der Daten (vgl. ebd.: 38).

Beim dritten Typus, dem theoriegenerierenden Experteninterview, wird auf eine „kommunikative Erschließung und analytische Rekonstruktion der subjektiven Dimension des Expertenwissens“ (ebd.: 38) abgezielt. Dieses subjektive Wissen ist der Ausgangspunkt für die neu zu generierende Theorie, wobei anknüpfend an die Vergleichbarkeit der Äußerungen des Experten eine theoretisch gehaltvolle Konzeptualisierung von Wissensbeständen, Routinen und Weltbildern beabsichtigt wird, beziehungsweise am Ende des Prozesses die Formulierung einer *formalen* Theorie steht (vgl. Meuser/Nagel 1991: 445).

Bei der hiesigen Studie über die Nutzungskonflikte am BZ werden anschließend an die vorgesetzte quantitative Passantenbefragung am Bahnhof Experteninterviews des zweiten und dritten Typus durchgeführt. Einerseits sollen die Interviews eine möglichst umfassende Datensammlung der Erfahrungen und des Wissens der Akteure am BZ ermöglichen, andererseits sollen die Interviews jedoch auch den Grundstein für eine eigene Theoriegenerierung in Bezug auf die unterschiedlichen Konflikte auf mikrosoziologischer und institutioneller Ebene legen. Insofern kann unsere Studie nicht exakt einer der beiden Typologien zugeordnet werden, vielmehr kommt sie einem doppelten Anspruch nach: sowohl der systematisierten Informationsgewinnung als auch der Generierung einer Theorie auf Grundlage der Expertenäußerungen.

Es geht also weniger um die Erhebung von Expertenwissen als reinem *technischen Wissens* (als spezifischer Wissensvorsprung), sondern um die Erhebung von *Prozesswissen* (als genaue praktische (Routine-)Kenntnisse, die der Experte über seine enge Eingebundenheit in das Handlungsfeld gewinnt) und darüber hinaus auch von *Deutungswissen* (mittels der Datenerhebung, Auswertung vom Forscher hergestelltes, somit analytisch konstruiertes subjektives (Interpretations-)Wissen des Experten) (vgl. Bogner/Menz 2002: 43 f.).

Bevor auf die einzelnen Akteure sowie ihre Relevanz für die Stichprobe eingegangen wird, muss allerdings die Frage nach dem/den *Experten an sich* geklärt werden. Das heißt auch, dass die Frage geklärt werden muss, nach welchen Kriterien ein interessierender Experte in der Praxis ausgesucht wird.

Eine Bestimmung eines interessierenden Experten anhand des Kriteriums „reines Wissen“ reicht meist gerade für Untersuchungen, die sich der Sammlung von Prozesswissen oder gängiger weise der reinen Exploration widmen. In Bezug auf Deutungswissen, das ja besonders praxiswirksam ist, müssen weitere Kriterien heran gezogen werden. Bei der Auswahl eines Experten für Interviews zur Theoriegenerierung muss folglich das Auswahlkriterium nicht (nur) die Exklusivität des Wissens sein, sondern die Wirkungsmächtigkeit des Experten und seines Wissens (vgl. ebd: 46).

Daraus folgt, dass die Frage nach dem Experten, beziehungsweise nach dem Expertenwissen, immer in Relation zum konkreten Handlungsfeld des Experten und auch in Bezug auf das Untersuchungsspektrum der empirischen Erhebung gestellt werden muss.

In anderen Worten gesagt, gelten in der Sozialforschung demzufolge erst einmal all diejenigen Personen generell als Experten, die auf einem begrenzten Gebiet über ein klares und abrufbares Wissen verfügen (vgl. Meuser/Nagel 1997: 484). Darüber hinaus wird dann als Experte angesprochen, wer „[...]Verantwortung trägt für den Entwurf, die Implementierung oder die Kontrolle einer Problemlösung oder wer über einen privilegierten Zugang zu Informationen über Personengruppen oder Entscheidungsprozesse verfügt“ (Meuser/Nagel 1997: 443).

Hierin ist auch der Grund dafür zu finden, warum Experten häufig nicht auf den obersten Ebenen einer Institution zu finden sind.

2.3. Sampling

Da es des Öfteren bei qualitativen Studien nicht möglich ist, alle Elemente einer Grundgesamtheit zu untersuchen, greift man auf eine Stichprobe zurück. Während bei der quantitativen Passantenbefragung die Repräsentativität im Vordergrund stand, steht nun bei der qualitativen Studie grundsätzlich vielmehr die „Relevanz der untersuchten Subjekte“ (Mayer 2006: 38) im Vordergrund.

Bei unserer Stichprobenauswahl können wir zwischen zwei Typen der Stichprobenbildung unterscheiden: Erstens, die Auswahl anhand von *Vorab-Festlegungen* (die Festlegung der Stichprobe vor Beginn der Untersuchung anhand von spezifischen Kriterien) und zweitens, anhand von *theoretischem Sampling* (die Erweiterung der Stichprobe im Verlauf der Untersuchung auf der Basis des Kenntnstands (vgl. Flick 1995: 79).

Anhand von allgemeinen Vorüberlegungen und Diskussionen sowie der (Vor-)Studie, dem so genannten State-of-the-Art, ergaben sich die für Interview und Studie relevanten am BZ aktiven Akteursgruppen:

Sicherheitsrelevante Akteure:

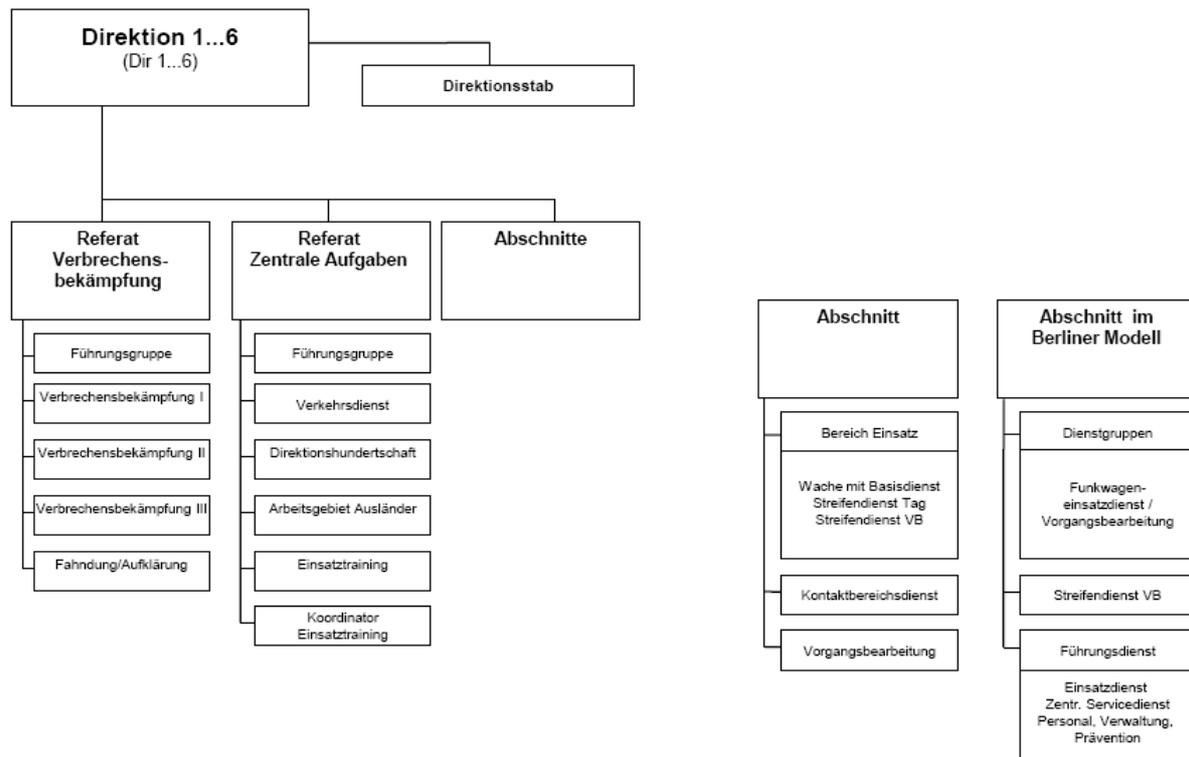
Zu den relevanten Akteuren im Bereich der Sicherheit zählen wir vor allem die Landespolizei und die SuS-Kräfte der BVG.

Landespolizei

Über das Interesse der Berliner Landespolizei am BZ, dass sich aus den bereits in Kapitel 1.2.1. erwähnten Aufgaben der Landespolizei, beziehungsweise des Abschnitt 27, ableiten lässt, ergeben sich die ausgewählten Interviewpartner: Das Hauptinteresse der LP gilt erster Hand der Herstellung der Sicherheit am BZ sowie am Hardenbergplatz und der erfolgreichen Verbrechensbekämpfung. Um einen möglichst breiten Eindruck über Aufgaben und Interesse, aber auch Erfahrungen am BZ zu bekommen, wurden deshalb drei Polizeibeamte der Direktion 2 befragt, die jeweils unterschiedliche Funktionen und Aufgabengebiete repräsentieren: Andreas Weiß ist der Leiter des Abschnitts 27 und damit vor allem für den Personaleinsatz und die Sicherheitsanforderungen verantwortlich. Als Leiter verfügt er zudem über die meisten Informationen in Bezug auf bauliche Veränderungen und geplante Kooperationen des Abschnitt 27 mit anderen Akteuren vor Ort. Daneben wurde Polizeihauptkommissar Frank Lehmann befragt, der Hauptsachbearbeiter des Einsatzdienstes ist und weitergehend auch selbst jahrelange Streifenerfahrungen für das Gebiet des BZ aufweisen kann. Als dritter Befragter kam Michael Meinecke hinzu, der Leiter der Dienstgruppe 2 des Abschnitts 27, die sich explizit den Problemen am BZ widmet. Die Dienstgruppen sind die kleinsten Untereinheit der Direktionen in Berlin, zugleich kennen sie umso genauer die Akteure, die Gesamtsituation, Trends und Konflikte des ihnen zugeteilten (relativ kleinräumigen) Gebiets.

Die Struktur der Berliner Polizei auf der Ebene der Direktionen soll im Folgenden anhand der Grafik nochmals verdeutlicht werden, um somit auch die Auswahl der befragten Personen besser darstellen zu können:

Der Polizeipräsident in Berlin - Struktur einer örtlichen Direktion



Quelle Landespolizei 2

Eine Besonderheit in der Organisation des Polizeibetriebes in den Direktionen 1, 2 und 4 ist das sogenannte Berliner Modell, wobei es innerhalb der Abschnitte noch zusätzliche Dienstgruppen gibt, wie bereits kurz aufgeführt wurde. Diese sind ihrerseits wiederum jeweils für einen eigenen kleineren regionalen Bereich unmittelbarer polizeilicher Ansprechpartner (auch vor Ort) sind. Grundsätzlich sieht das im Januar 1997 erarbeitete Konzept des Berliner Modells eine stärkere Einbindung der Schutzpolizei in die Kriminalitätsbekämpfung vor. Hintergrund für die Einführung des Modells sind die für die 1990er konstatierte stark angestiegenen Anforderungen (bezüglich der Einsatzquantität und des damit einhergehenden gestiegenen Personalbedarf), denen die bisherige Organisationsform, die seit 1974 bestand, nicht gewachsen sein schien. Durch den verstärkten Miteinbezug der Schutzpolizei im Berliner Modell sollen deshalb die Arbeitsabläufe in der Strafverfolgung gestrafft und so Kräfte für eine spezialisierte Kriminalitätsbekämpfung freigesetzt werden, aber auch generell steigt dadurch der Wert schutzpolizeilicher Aufgaben. Außerdem erlaubt das Berliner Modell, Arbeitszeiten und die Dienstabläufe flexibler zu gestalten und mehr Bürgernähe zu erreichen.

Das Berliner Modell brachte daher für die einzelnen Abschnitte eine Neuorganisation über die Errichtung von jeweils vier oder fünf Dienstgruppen mit sich. Diese sollen schneller und besser auf die besonderen Bedingungen in ihrem Revier reagieren können, unter anderem indem die verschiedenen lokalen Ermittlungsvorgänge zügiger (von einer/m einzelnen Mitarbeiter) bearbeitet werden können.

Die Landespolizei und insbesondere die drei Befragten zeigen ein besonderes Interesse an der Klärung der Nutzungskonflikte am Bahnhof Zoo. Vor allem an der verstärkten Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren am BZ zeigen sie sich interessiert und wünschen sich weitere/stärkere Kooperationen, wie beispielsweise bei baulichen Veränderungen am BZ. Als beispielhaft wird der Einbezug der Landepolizei als Berater für ein gesteigertes Sicherheitsgefühl (wie etwa mehr Lampen) bei einigen bisherigen baulichen Veränderungen genannt. (vgl. State of the Art: 7 ff.) Außerdem qualifiziert die drei Polizeibeamten, dass sie seit der Gründung der AG City mit dieser (z.T. persönlich) kooperieren und zudem persönliche Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit den am BZ ansässigen sozialen Institutionen aufweisen, sowie dass sie sich für einen gemeinsamen Runden Tisch eingesetzt haben.

SuS-Kräfte der BVG

Für die SuS-Kräfte am BZ wurde repräsentierend ihr Leiter Ingo Tederahn (Sachgebietsleiter Service und Sicherheit) befragt. Mit 20 Jahren Berufserfahrung, die sowohl jahrelangen Streifendienst vor Ort als auch koordinierende und überwachende Aufgaben in der Betriebsleitzentrale bei der Monitorüberwachung und am BZ umfasst, liegt in Herrn Tederahns Interesse, stellvertretend für die BVG vor allem der reibungslose Fahrgastbetrieb, sowie die Sicherheit der Fahrgäste und die Einhaltung der Förder- und Tarifbestimmungen.

Es gilt zwar, dass angesichts der täglichen Nutzung der BVG in Berlin von 2,5 Millionen Fahrten, die Kriminalitätsrate dort relativ gering ausfällt. So registrierte die Landespolizei für den Berliner Nahverkehr für das Jahr 2006 22 400 Straftaten, wovon 3 161 Körperverletzungen und 1 203 Raubtaten sind. Allerdings häufen sich die Straftaten insbesondere in der U-Bahn und an bestimmten Bahnhöfen, so auch verstärkt an und im U-Bahnhof BZ. Allein für 2006 wurden 11 500 Delikte für die Züge und Anlagen der U-Bahn von der Polizei angegeben. (vgl. BVG 1) Deshalb ist es insbesondere in Tederahns Interesse, beziehungsweise im Interesse der BVG Präventionsarbeit zu leisten und darüber hinausgehend das Bahnhofsumfeld in die Problembearbeitung mit einzubeziehen, vor allem

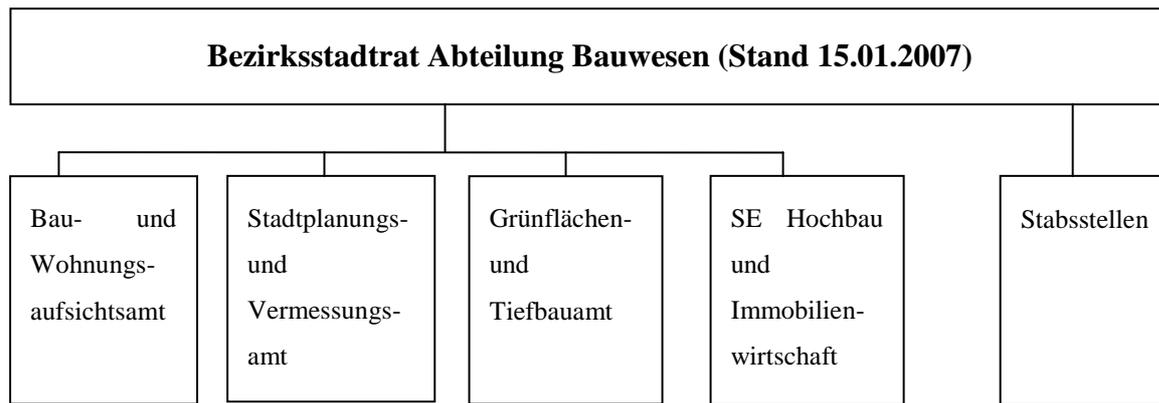
da „die Situation auf Wegen von und zur Bahn vom Nutzer in seinem Sicherheitsempfinden für den ÖPNV mitbewertet wird“ (Kirsch 2003: 71). Diese Problemwahrnehmung wird auch von Sicherheitskräften der DB und auch der Landpolizei geteilt, jedoch teilt die Polizei nur zum Teil die Annahme, dass die Beseitigung der von Drogenkonsum und Obdachlosigkeit geprägten Subkultur im Umfeld des BZ zu einem gesteigerten Sicherheitsempfinden der Passanten und Benutzer des ÖPNV beiträgt. (vgl. Kirsch 2003: 72)

Grundsätzlich gewinnen alle hier genannten Interviewpartner an Bedeutung, wenn es um Aussagen zu Nutzungskonflikten im Bereich der Sicherheit geht, was wiederum bedeutet, dass beide Akteure, Landespolizei und BVG, generell an einer Senkung der Kriminalitätsrate und einem gesteigerten „Sicherheitsgefühl“ am BZ (über 3 500 Straftaten pro Jahr [vgl. Interview mit Andreas Weiß, Leiter der Direktion 2]) arbeiten. Allerdings differieren die dahinterstehenden Interessen, Befugnisse und Prämissen der unterschiedlichen Auftraggeber. Dennoch sind die Berliner Verkehrsbetriebe kein privates Unternehmen und repräsentieren damit ebenso wie die Landespolizei eine öffentliche Angelegenheit. Gleichwohl stellt die BVG private Sicherheitsdienste an, deren vorderste Aufgabe zusammen mit den anderen BVG-Angestellten es ist, den ÖPNV sicherer zu machen, insbesondere da die Bahnen einen über einen hohen Symbolwert verfügen – sie messen quasi das allgemeine Wohlbefinden der Berliner Bevölkerung. Aus diesem Grund und aufgrund der Annahme der BVG, dass ein sauberes Umfeld auch das Sicherheitsempfinden der Kunden steigert, beschäftigt die BVG private Dienste mit dieser Aufgabe. Hier differieren die Interessenlagen der BVG am stärksten von jenen der Landespolizei. Diese sieht keinen Zusammenhang zwischen der ästhetischen Kategorie „Sauberkeit“ und der Kategorie Sicherheit. (vgl. Kirsch 2003: 53 ff.)

Politisch relevante Akteure:

Wie bereits in Kapitel 1.1.2. dargestellt wurde, liegt ein Interesse des Bezirksamtes in der Neu-/Umgestaltung, Modernisierung der Gegend BZ, Kurfürstendamm und der City West insgesamt. Für diese Untersuchung haben wir anhand der verschiedenen Ressorts des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2007a)) uns für die zu befragenden Abteilungen *Bauwesen* und *Wirtschaft, Ordnungsangelegenheiten und Weiterbildung* entschieden, die Auswahlgründe werden anschließend einzeln dargestellt.

Abteilung Bauwesen:



Quelle: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2007b)

Als zu befragenden Experten haben wir uns für den Bezirksstadtrat entschieden, da er mit allen Unterabteilungen in regelmäßigen Kontakt, Informations- und Koordinationsaustausch steht und die Entscheidungsbefugnis bzw. Verantwortung für dieses Ressort übernimmt. Die Abteilung Bauwesen des Bezirksamtes ist für Maßnahmen wie bauliche Veränderungen, Umbau, Modernisierung jeglicher Art auf dem Bezirksgrundstück Charlottenburg-Wilmersdorf zuständig. Interessant ist unser Gesprächspartner in der Hinsicht, dass er beispielsweise Ansprechpartner für den geplanten Bau der Tiefgarage und den damit einhergehenden baulichen Veränderungen unter dem HP ist und in dieser Hinsicht mit privaten Investoren zusammenarbeitet und sich mit den betreffenden Akteuren abstimmt. Nachdem der Bezirk Anfang April die Anrainer des BZ zum Runden Tisch eingeladen hatte, sind nach Aussage des Baustadtrates „unsere Pläne [...] positiv aufgenommen worden“ (Berliner Zeitung 2007). Unter dem HP soll eine Tiefgarage mit ca. 500 Stellplätzen entstehen und den Individualverkehr unter die Erde bringen, um den HP als öffentliche Fläche beispielsweise für Veranstaltungen nutzen zu können. Oberirdisch sollen nur BVG-Busse halten, die Taxen sollen in die Lebensstraße verlegt werden. Das Unternehmen Wöhr + Bauer soll die Tiefgarage bauen und hat im Rahmen des Runden Tisches zusammen mit der Bayerischen Bau- und Immobiliengruppe und der Great Berlin Wheel GmbH eine Kooperation verabredet.

Uns ist bekannt und daher auch für unsere Untersuchung relevant, dass unser Interviewpartner auch Ansprechpartner hinsichtlich baulicher und optisch gestalterischer Veränderungen ist, welche die Sicherheitslage betreffen. Durch Veränderungen wie beispielsweise das Entfernen von Bänken und Rückenlehnen vor allem am Breitscheidplatz, welche als Treffpunkt für Randgruppenmitglieder genutzt wurden, haben an diesem Ort zu einer Veränderung der Nutzungsstrukturen beigetragen. Diese Art der Kriminalprävention soll auch bei der

Gestaltung des BZ zukünftig berücksichtigt werden und damit die Tatgelegenheitsstrukturen verändern, sowie das Entdeckungsrisiko erhöhen (vgl. State of the Art, S.7f).

Abteilung Wirtschaft, Ordnungsangelegenheiten und Weiterbildung:

In dieser Abteilung haben wir uns ebenfalls aus den zuvor genannten Gründen für den Bezirksstadtrat entschieden.



Quelle: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2007c)

Unser Ansprechpartner ist besonders interessant, wenn es um die wirtschaftliche Entwicklung und diesbezüglicher Investitionen des Bezirkes geht. Wie bereits bei den wirtschaftlich-relevanten Akteuren dargestellt wurde, ist die City West und die Gegend um den Kurfürstendamm, ein beliebtes Ausflugsziel bezüglich Shopping und Kultur in Berlin und daher von wirtschaftlichem Interesse. Spannend ist es zu beobachten, wie sich die Situation der umliegenden Immobilien zukünftig entwickelt. Nachdem die alten Gebäude des Zoofenster 1995 abgerissen wurden, ist im Jahr 2001 das Grundstück an die Kölner Unternehmensgruppe Dr. Ebertz & Partner verkauft worden, welche Anfang 2002 mit dem Bau eines Luxus-Hotels beginnen wollten. Die Betreiber der Hilton-Gruppe sprangen im Juli desselben Jahres jedoch wieder ab, mit der Suche nach neuem Betreiber kam es zum Baustopp, der noch immer andauert (vgl. Bezirksamt Charlottenburg Wilmersdorf 2007a))

Für das Schimmelpfenighaus wurde nach Meldung der Berliner Morgenpost vom 03.07.2007 die Abrissgenehmigung erteilt, der Abriss des Hauses soll 2008 beginnen. Die Pläne der Frankfurter Casia Immobilien-Management GmbH sehen an dieser Stelle die Errichtung eines Hochhauses vor (vgl. Berliner Morgenpost 2007a)).

Das Zoobogenensemble soll nach Angaben des Tagesspiegel am 27.04.2007 für einen dreistelligen Millionenbetrag modernisiert werden. Die Bayerische Bau- und

Immobiliengruppe will noch in diesem Jahr mit den Bauarbeiten beginnen, die Fertigstellung ist bis 2010 geplant. Vorgesehen ist, dass dazu gehörende Kino Zoo-Palast zu verkleinern. Anstatt 2758 nur noch 1600 Plätze, statt neun nur noch fünf Säle. Das Bikini-Haus wird „zum familiengerechten „Themenhotel“ mit Bezug zum Zoo und bis zu 300 Zimmern“ (Der Tagesspiegel 2007) gemacht. Damit einhergehend erhält das Gebäude eine Glasfassade.

Mit diesen Entwicklungen und den geplanten Vorhaben (Tiefgarage, Rad) könnte ein wirtschaftlicher Aufschwung der gesamten City West verbunden werden. Da diese Vorhaben beide Abteilungen betreffen, tritt bei dieser Gesprächspartnerwahl die wirtschaftspolitische Einschätzung in den Vordergrund.

Wirtschaftlich-relevante Akteure:

In unserer Untersuchung wollten wir die institutionelle Ebene analysieren und hielten es im Verlauf der Erhebungsphase für sinnvoller, bedeutendere Akteure als das Kleingewerbe zu befragen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Ansprechpartner kleinerer Gewerbeeinheiten einen eher mikrosoziologischen Einblick in die Problematiken am BZ haben. Wir entschieden deswegen Akteure zu befragen, deren Einfluss auf die Gestaltung des BZ größer ist. Zusätzlich haben wir entschieden, Interessensverbände wie die Ag City (AG City 2007a) nicht zu befragen, weil diese gebündelt wirtschaftliche Interessen vertritt, für uns ist jedoch die Sichtweise einzelner Institutionen interessant und nicht die kollektive Perspektive.

Great Berlin Wheel GmbH:

Nach zahlreichen Diskussionen und verschiedenen Überlegungen hinsichtlich geeigneter Standorte kaufte die Great Berlin Wheel GmbH (Great Berlin Wheel 2007) im August 2006 das Wirtschaftshofsgelände des Zoologischen Garten, um an der Jebensstraße Ecke Hertzallee das Projekt des größten Aussichtsrads der Welt zu realisieren. Befürworter dieser Idee sehen in der Realisierung des Rads am BZ ein neues Wahrzeichen von Berlin und eine Aufwertung der City West insgesamt. Gegner dagegen befürchten eine erneute Investitionsruine. „Berlins Areal für das Riesenrad nimmt sich bescheidener aus [im Vergleich zum Rad in London]. Vor allem morgens. Am Zooeingang stehen dann meist nur wenige Menschen, in der benachbarten Jebensstraße schlüpfen Obdachlose aus ihren Schlafsäcken, um zur Bahnhofsmmission zu gehen. Gegenüber parken die Verkehrsbetriebe Busse. Dort ist kein

Verweilen, nur Eilen. Kein Stimmungsbild, das Optimismus vermittelt und an die Richtigkeit der Standortwahl glauben lässt. Wäre da nicht der nahe Tiergarten, der die Defizite des Bahnhofsumfeldes wett macht“ (Die Welt online 2006) Die Verwirklichung des Projektes am BZ scheint gegenteilige Meinungen in der Öffentlichkeit hervorzurufen und ist daher im Sinne von konkurrierenden Interessen in unserer Untersuchung interessant.

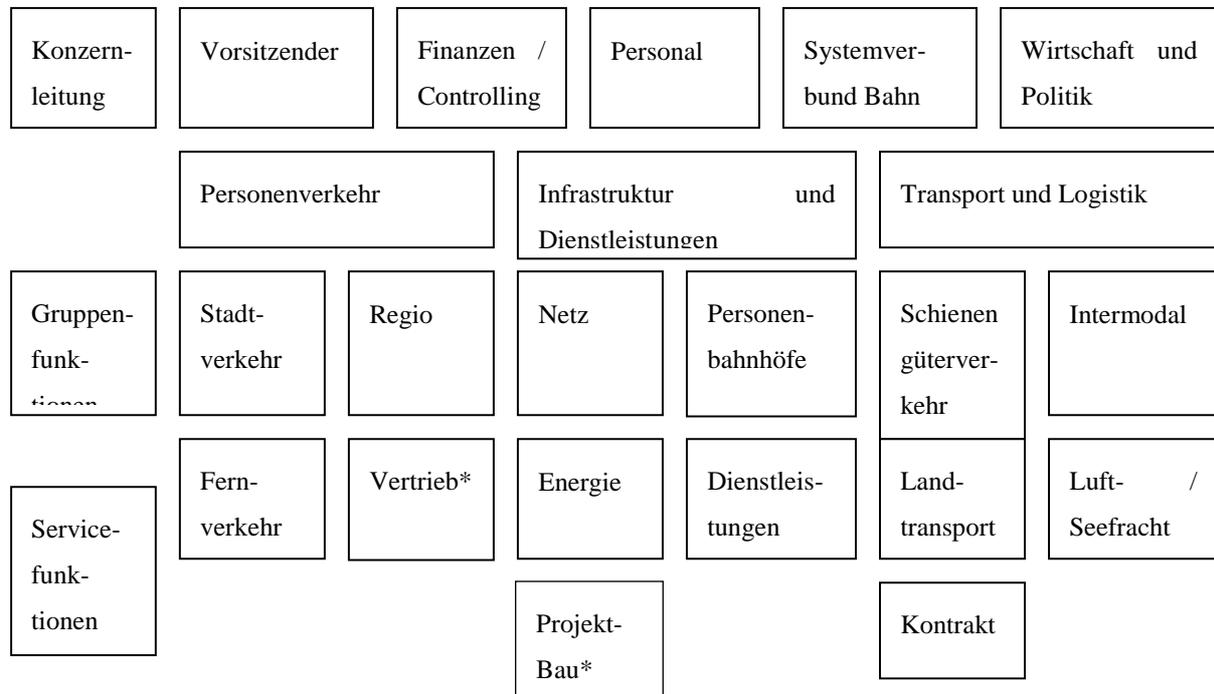
Relevant ist als Interviewpartner die Geschäftsführungsebene, da hier die Verantwortung und Entscheidungskompetenz für dieses Projekt liegt. Wenn sich ein privater Großinvestor (Great Wheel Corporation 2007) am BZ niederlässt, wird er sich mit der Standortauswahl genauestens beschäftigt und Vor- und Nachteile im Gesamtzusammenhang kalkuliert haben. Das betrifft die Bereiche Sicherheit, Infrastruktur und attraktive Umgebung. Mit der Entscheidung für den Standort BZ könnte das Großprojekt die anliegende Umgebung aufwerten und für weitere Investoren interessant werden. Dies wiederum könnte zu einer gesteigerten Attraktivität und Anziehungskraft für die City West insgesamt führen.

Da das Bebauungsplanverfahren von den Bezirken Mitte (Gelände des Rads) und Charlottenburg-Wilmersdorf (Zugang zum Rad) betrieben wird, vermuten wir bereits bestehende Kontakte seitens des Bauherrn zu diesen Bezirksämtern, da diese in diesem Zusammenhang auch Entscheidungsträger sind. Des Weiteren ist mit diesem Projekt auch der bereits im Sampling der Abteilung Bauwesen angesprochene Bau der Tiefgarage unter dem HP zu betrachten und die damit in Verknüpfung stehende Verkehrskonzeptproblematik. Die Verwirklichung der Radidee am Standort BZ wird sowohl zu baulichen, als auch zu wirtschaftlichen Veränderungen dieser Gegend führen und ist daher für unsere Untersuchung besonders relevant.

Deutsche Bahn AG:

Die Deutsche Bahn AG (Deutsche Bahn AG 2007a)) zählt in unserem Untersuchungsfeld ebenfalls zu den wichtigen Akteuren. Nach der deutschen Wiedervereinigung und dem damit einhergehenden Zusammenschluss von Bundesbahn und Reichsbahn im Jahr 1994 hat sich das Unternehmen DB erfolgreich entwickelt und „ist im Bereich Mobilität und Logistik zu einem weltweit führenden Anbieter gewachsen“ (Deutsche Bahn 2007b): 1). Im Bereich des Personen- und Güterverkehrs zeigt sie eine flächendeckende Präsenz in Gesamtdeutschland und vernetzt alle Verkehrsträger, sowie die dazu gehörenden Transport- und Dienstleistungen

unter einem Dach. Die Ressorts- und Geschäftsfelder der DB zeigen folglich die Spannweite der Aufgabenbereiche (vgl. ebd.: 13):



* Service-Center

Quelle: Deutsche Bahn AG 2007b)

Anhand der Grafik zeigt sich, dass die DB zahlreiche Geschäftsfelder betreibt. Für unsere Untersuchung relevant sind die Bereiche *Personenverkehr* und *Infrastruktur und Dienstleistungen*. Bei der Betreuung des Bahnhofes Zoologischer Garten berücksichtigt die DB verschiedene Interessen. Zum einen die Interessen der Verkehrsträger, welche den BZ verkehrsträgerübergreifend nutzen. Des Weiteren die Bedürfnisse von Reisenden und Touristen. Diesbezüglich bietet die DB eine Vielzahl von Dienstleistungen an, um auf die Wünsche der Kunden einzugehen bzw. das Angebot von vornherein zu optimieren. Dazu zählt das Bewirtschaften von Flächen, d.h. die Vermietung und Vermarktung von Immobilien, sowie infrastrukturelles und technisches Gebäudemanagement und die Reinigung. Zu diesen Serviceleistungen zählt die DB auch die Gewährleistung der Sicherheit für die Nutzer in Zügen und Bahnhöfen. Innerhalb des Ressort Dienstleistungen gibt es seit dem 01.01.2006 zusätzlich die „DB Sicherheit GmbH“, deren Sicherheitskonzept sich auf drei Säulen stützt:

die erste Säule besteht aus speziell geschultem Sicherheits- und Ordnungsdienstpersonal; die zweite Säule bilden die technischen Hilfsmittel (Videoüberwachung auf den Bahnhöfen); zur dritten Säule wird die Zusammenarbeit mit der Bundespolizei im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft (gemeinsame Streife) gezählt, „denn bereits die starke Präsenz von speziell ausgebildeten Sicherheitsteams sorgt für ein Höchstmaß an Schutz und hilft dabei, Konflikte schon im Vorfeld zu vermeiden“ (Deutsche Bahn AG 2007b): 42). Die Vielzahl der Aufgaben und Zielsetzungen der DB am Bahnhof Zoologischer Garten erklären, warum ein Interview mit diesem Akteur für unsere Untersuchung interessant ist. Mit der Entscheidung, diesen Bahnhof in einen Regionalbahnhof zu degradieren, wirkte die DB massiv auf die Bedeutung des BZ ein und „ignorierte“ die Bestrebungen des Bezirkes und der Anrainer. Die Vielzahl der Aufgaben und Zielsetzungen der DB am Bahnhof Zoologischer Garten erklären, warum ein Interview mit diesem Akteur für unsere Untersuchung interessant ist. Mit der Entscheidung, diesen Bahnhof in einen Regionalbahnhof zu degradieren, wirkte die DB massiv auf die Bedeutung des BZ ein und „ignorierte“ die Bestrebungen des Bezirkes und der Anrainer. Der Gesprächspartner sollte über einen Gesamtüberblick der vor Ort relevanten Geschäftsfelder verfügen, vor allem Kenntnisse über Sicherheitsproblematiken und die Zusammenarbeit mit anderen institutionellen Akteuren wie Bezirksamt und BVG einschätzen können.

Sozialrelevante Akteure:

Aufgrund der qualitativen Arbeitsweise wurde innerhalb dieser Akteursgruppe eine Vorab-Festlegung vorgenommen. Die Auswahl wurde anhand der Art und Weise wie die Institution mit der eigenen Klientel in Kontakt tritt bzw. arbeitet, getroffen. Dabei spielt der Status vor Ort, ob eine Institution stationär, d.h. *nicht aufsuchend* oder mobil, d.h. *aufsuchend* tätig ist, dahingehend eine forschungsrelevante Rolle, dass die Mitarbeiter der sozialen Institutionen welche ihre Arbeit innerhalb des begrenzten Standortes ihrer Einrichtung leisten, keine Einblicke in die tatsächliche Situation zwischen den Reisenden und Mitgliedern der Randgruppe haben. Jedoch können die Mitarbeiter durch das Insider-Wissen, das sie während ihrer Arbeit mit den Mitgliedern der Randgruppe erhalten, einen spezifischen Blick auf die soziale Lage und Hintergründe möglicher Ursprünge konflikthafter Begegnungen ermöglichen. Innerhalb des geschützten Raumes, den z.B. die BM (Bahnhofsmision 2007) im Gegensatz zum Vorplatz mit der Präsenz von Polizei, Sicherheitsdiensten oder anderen Nutzern des BZ darstellt, treffen die Mitarbeiter regelmäßig, eventuell auch mehrmals am

Tag, wie z.B. bei der Essensausgabe mit den einzelnen Mitgliedern der Randgruppe in Kontakt und erhalten so besondere Erkenntnisse über mögliche Ursachen für mikrosoziologische Konflikte. Hinsichtlich der Kontaktaufnahme sind stationäre Institutionen allerdings darauf angewiesen, dass der Tätigkeitsort der Einrichtung der Zielgruppe bekannt ist, die Klientel den ersten Schritt macht und die Einrichtung aufsucht.

Institutionen, die hingegen mit Einsatzbussen oder Streetworkern am BZ arbeiten, befinden sich an dem Ort, wo Nutzer wie Reisende oder Verbraucher, aber auch Polizei und Sicherheitsdienste oder wirtschaftliche Akteure und Randgruppen am BZ aufeinander treffen. Sie haben also einen direkteren Zugang zu Konfliktsituationen zwischen Randgruppenmitgliedern und Nutzern, als Einrichtungen mit festen Standorten. Mobile Institutionen gehen dabei auf die Klientel zu, sie suchen sie an ihrem konkreten Aufenthaltsort auf.

Dennoch sind Institutionen, die mit mobilen Einsatzbussen arbeiten, darauf angewiesen, die kollektiven Standorte der Zielgruppe „anfahen“ zu können. Dazu benötigen sie eine entsprechende „Straßenführung“, Parkraum, was ihren Aktionsradius und die Einsicht in mikrosoziologische Konfliktsituationen zwischen der Randgruppe und weiteren Nutzern prinzipiell einschränkt. Denn der Ort, wo der Bus steht, ist nicht der Ort, wo eine hohe Frequentierung durch Reisende gegeben ist. Forschungsrelevant ist dabei weiterhin auch, dass die Institutionen, die mit einem Bus vor Ort sind, sich vornehmlich auf der Rückseite des BZ befinden. Dort ist das Aufkommen der Reisenden aktuell nicht so hoch, Nutzungskonflikte zwischen Reisenden und Mitgliedern der Randgruppe sind hier nicht so virulent. Dennoch sind auch die Standpunkte der Busse in der Lebensstraße ein Raum, in welchem die Randgruppe und die anderen Nutzer des BZ aufeinander treffen.

Institutionen, die mit dem Konzept der reinen Streetwork arbeiten, können noch individueller, noch näher auf das einzelne Mitglied der Zielgruppe zugehen, als Einrichtungen, die mit mobilen Einsatzbussen arbeiten. Streetworker können ihre Klientel genau dort aufsuchen wo sie sich gerade befinden, ob unter Büschen oder in Gebäuden. Insoweit wird bei einer reinen Straßensozialarbeit eine größtmögliche Einsicht in die empirische Konfliktsituation auf mikrosoziologischer Ebene angenommen. Durch ihre Arbeit am tatsächlichen Aufenthaltsort ihrer Zielgruppe, sind sie besonders dazu geeignet, Aussagen zu Vorgängen zwischen Nutzern und Randgruppen zu machen, bevor sie konflikthaft werden.

Als traditionell stationäre Einrichtung wurde die BM gewählt. Aufgrund der stationären Arbeitsweise kann dieser Akteur jedoch hinsichtlich der Beurteilung der mikrosoziologischen Konfliktpotentiale am BZ nicht beitragen. Dennoch kann er mit Aussagen über die Lage und Einschätzung der Zielgruppe hinsichtlich eines möglichen Sicherheits- bzw. Konfliktpotentials zum Forschungsinteresse beitragen.

Als mobile Einrichtungen mit Einsatzbussen vor Ort wurden Off Road Kids e.V. (Off Road Kids e. 2007) und SUB/WAY e.V. (SUB/WAY 2007) gewählt. Die Treberhilfe (Treberhilfe 2007) bietet zumindest ein Mal pro Woche mit einer reinen Streetwork das niedrigschwelligste Angebot.

Tabellarische Übersicht der zu befragenden sozialen Institutionen:

Institution	Zielgruppe	Träger	Tätigkeit	Standort / Öffnungszeiten
Bahnhofsmision	Reisende, Menschen in besonderen Lebenslagen	Stadtmission, In Via (Mädchen-Sozialarbeit)	Nahrungsmittel, Kleidung, Beratung und Vermittlung an weiterführende Institutionen	Stationär, rund um die Uhr in der Lebensstraße
SUB/WAY e.V.	Männliche Prostituierte	SUB/WAY e.V.	Beratung am BZ, Vermittlung an weiterführende Institutionen in den eigenen Räumlichkeiten	Einsatzbus und zu Fuß, mittwochs und freitags in der Lebensstraße
Off Road Kids e.V.	Straßenkinder und Jugendliche bis 21 Jahre, die auf der Straße leben	Off Road Kids e.V.	Krisenintervention, Vermittlung, Rückbegleitung	Einsatzbus und zu Fuß, jeden 2. Tag

Treberhilfe e.V.	Obdachlose in jedem Alter	Treberhilfe e.V.	Beratung, Vermittlung, Frühstück, Kondome	Regelmäßige Straßensozialarbeit
-------------------------	---------------------------	------------------	---	---------------------------------

Quelle: Eigene Darstellung

Die ausgewählten Experten wurden im Frühjahr 2007 direkt telefonisch und per formalem Anschreiben kontaktiert und ein Gesprächstermin für das Interview vereinbart, welches darauf folgend durchgeführt und mit einem Tonbandgerät aufgezeichnet wurde. Die jeweilige Vorgehensweise der Kontaktaufnahme ist im Anhang den Zusammenfassungen vorangestellt.

Im Verlauf der Interviewphase fielen einige Gesprächspartner aus unserer Untersuchung raus. Ursprünglich sollten einzelne, am BZ befindliche Gewerbeeinheiten als wirtschaftliche Akteure befragt werden, bei der Kontaktaufnahme stellte sich jedoch heraus, dass die zu befragenden Gewerbeeinheiten Ullrich (Verbrauchermarkt) und Thoben (Bäckerei) entweder kein Interesse an einer Teilnahme hatten, oder es Schwierigkeiten hinsichtlich eines geeigneten Gesprächspartners gab. Die Erfahrungen, die während der Tätigkeit vor Ort gesammelt werden, haben die Mitarbeiter, da diese aber keine Entscheidungskompetenz bzw. Einblick in die Geschäftsstrukturen haben, fielen sie aufgrund dessen heraus.

Ein Akteur kam im Sinne des theoretischen Samplings als zu befragende Institution sehr spät (September) im Untersuchungsprozess hinzu, die Bundespolizei. Eine Mitarbeiterin der BP erschien bei dem Interviewtermin mit der DB und wollte an diesem Interview ebenfalls teilnehmen, sie hatte durch unseren Gesprächspartner von der Untersuchung erfahren. Wir lehnten es aus methodischen Gründen (mögliche Beeinflussung und Verzerrung der Aussagen) ab, dieses gemeinsam mit der DB durchzuführen und vereinbarten unter Rücksprache einen individuellen Termin. Hinsichtlich unseres Untersuchungsraumes hat die BP die Aufgabe, auf dem Gebiet der Eisenbahnen des Bundes Gefahren abzuwehren, welche „den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen, oder beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen“ (Bundespolizei 2007c)). Maßnahmen der Strafverfolgung und Bearbeitung von Vergehenstatbeständen gehören hierbei ebenso zur Aufgabe, die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten. Die Einsatzschwerpunkte, die sich daraus ergeben sind: „Präventions- und Strafverfolgungsaufgaben auf den Bahnhöfen und Bahnanlagen, z. B. gegen Vandalismus, Eigentums- und Gewaltkriminalität (Graffiti, Diebstahl und Körperverletzung) sowie gefährliche Eingriffe in den Bahnverkehr;

Präsenzstreifen, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr und im Zusammenhang mit Reisebewegungen aus Anlass demonstrativer Aktionen; gezielte Streifenfahndung und Fahndung in kriminalitätsgefährdeten Zügen im Personen-Nahverkehr aber auch im Güterverkehr; Schutzmaßnahmen auf Bahnhöfen und in Zügen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung bei Großveranstaltungen (z. B. Fußballfan-Begleitung); Gefahren abwehrende Maßnahmen zur Verhinderung von Gewalt bei der Beförderung von radioaktiven Stoffen im Rahmen der CASTOR –Transporte“ (ebd.). Um das Sicherheitsgefühl der Reisenden zu verstärken, gibt es seit Dezember 2000 eine Ordnungspartnerschaft zwischen der BP und der DB, deren Zuständigkeit bei 36.000 Kilometer Streckennetz und 7.530 Bahnhöfen / Haltepunkten liegen. Der BZ (Hardenbergplatz 15) hatte eine eigene Bundespolizeiinspektion, die allerdings mit der „Verwirklichung des Pilzkonzeptes“ der DB im Mai 2006 von *Berlin Bahnhof Zoo* in *Berlin Hauptbahnhof* umbenannt (vgl. Bundespolizei 2007b)). Mit diesen Aufgabenfeldern ist die BP dementsprechend ein relevanter Akteur am BZ und daher auch sinnvoll, ihn in diese Untersuchung zusätzlich zu integrieren. Nachfolgend wird die BP den sicherheitsrelevanten Akteuren am BZ zugeordnet.

2.4. Leitfadenkonstruktion

Da das Experteninterview ein Leitfadeninterview mit offenen Fragen darstellt, soll der Leitfaden einerseits aus den möglichen Gesprächsthemen die interessierenden Themen ausschneiden und andererseits das Interview auf diese fokussieren. (vgl. Meuser/Nagel 1997: 488)

Anhand der theoretischen Vorüberlegungen und dem State-of-the-Art wurde ein so genanntes sensibilisierendes Konzept erarbeitet, das den zu behandelnden Realitätsausschnitt und andere wesentliche Aspekte in Bezug auf die Nutzungskonflikte am BZ möglichst umfassend berücksichtigt. In einem ersten Schritt wurden so auch die vier Themenkomplexe des Leitfadens erarbeitet, die auf jeweils eine untergeordnete Forschungsfrage abzielen:

Der Themenkomplex **A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution** geht der Frage nach, wo die spezifischen Schwerpunkte der verschiedenen institutionellen Tätigkeiten am BZ liegen. Im zweiten Komplex **B Sicherheit und Randgruppen** steht die Frage im Vordergrund, ob bzw. wie identifizieren Institutionen Randgruppen und Konflikte am BZ.

Der Themenkomplex **C Koordination und Zusammenarbeit** soll herausfinden, ob bzw. wie institutionelle Koordination und Zusammenarbeit am BZ stattfindet und der letzte Abschnitt des Leitfadens **D Wandel Garten** soll beantworten, wie die relevanten Institutionen den Wandel am BZ betrachten.

Der Sinn dieser Bildung von Themenkomplexen soll zum einen die Wichtigkeit der Reihenfolge der Fragen unterstreichen, welche über den Umfang, die Genauigkeit und auch über die Inhalte der Antworten mitentscheiden kann, zum anderen können dadurch inhaltlich gemeinsame Fragen gebündelt werden, damit sich der Gesprächsverlauf einerseits einer natürlichen Alltagskommunikation angleicht, aber auch dem Erinnerungsvermögen des Experten entgegen gekommen wird (vgl. Gläser 2006: 142 f.).

Der hier vorliegende Leitfaden (siehe Anhang 6.1.) gliedert sich damit in vier Themenkomplexe, mit jeweils zwei bis vier Unterfragen. Hierbei werden die auf die jeweils erste Frage eines Themenkomplexes folgenden Fragen nur abgefragt, wenn der Befragte inhaltlich nicht schon in der ersten Frage (indirekt) darauf eingegangen ist. So ist zum Beispiel beim Komplex A möglich, dass der Interviewte schon bei der Frage nach den Aufgaben am BZ (A.1.) darauf eingeht, was die besonderen Herausforderungen dabei sind. Letztere Frage gilt damit folglich nur als sogenannte „Nachfrage-Frage“ (Mayer 2006: 44).

Themenkomplex A:

Die zuvor erwähnte erste Frage soll dem Einstieg in das Interview dienen und gleichzeitig ermitteln, inwieweit der Experte über Kenntnisse bezüglich unseres Untersuchungsgegenstandes verfügt. Jemand, der beispielsweise erst seit Kurzem in diesem Aufgabenbereich tätig ist, verfügt über weniger Erfahrung mit der Problematik bzw. der institutionellen Zusammenarbeit in dieser Gegend. Durch konkretes Nachfragen hinsichtlich des Anteils der Tätigkeit bzw. durch die Art und Weise der Tätigkeit am BZ soll eine bessere Einschätzung hinsichtlich der Aussagen im späteren Verlauf der Auswertung ermöglicht werden.

Themenkomplex B:

Wir leiten mit der Frage nach Problemen ein und sagen damit ausdrücklich, dass wir Probleme am BZ vermuten. Wir vermeiden den Gebrauch des Wortes Konflikt, um das Gespräch nicht nur auf konkrete Konfliktsituationen zu beschränken, sondern allgemeine Probleme identifizieren zu können, die ein Potential für Konflikte beinhalten. Daran anschließend versuchen wir diesbezüglich eine Einschätzung der Problematik vor Ort zu erhalten, wobei die Art von Problem noch keine Rolle spielt. Hiermit wollen wir erreichen, dass ein möglichst breites Spektrum von Problemen genannt wird. Mit der Frage nach Auslösern der vom Befragten genannten Probleme sollen Personen bzw. Personengruppen genannt werden, um später die „Randgruppe(n)“ identifizieren zu können. Um herauszufinden, ob dieses Problem oder die betreffende Personengruppe ein Sicherheitsproblem darstellt, fragen wir zum einen direkt nach. Dabei sollte möglichst ermittelt werden, welche Gruppe welches Problem darstellt und wo es lokalisiert wird. Da wir herausfinden wollen, inwieweit das genannte Problem und/oder die Randgruppen für die Arbeit der befragten Institution relevant sind, fragen wir nach dem Verhältnis des Akteurs zu der Problematik. Wichtig ist in diesem Themenkomplex, den Befragten zur Nennung von konkreten Beispielen für Problemsituationen zu motivieren.

Themenkomplex C:

In unserer Untersuchung gehen wir von verschiedenen institutionellen Hauptakteuren am BZ aus. Uns ist dabei bewusst, dass diese Einteilung aus theoretischen Vorüberlegungen nicht alle relevanten Akteure in diesem Bereich abdeckt. Um den Umfang der jeweiligen ZA einzugrenzen und im Sinn unserer Studie relevante Aussagen zu erhalten, fragen wir zunächst nach der ZA mit den unserer Meinung nach wichtigen Akteuren, DB AG, soziale Institutionen in der Lebensstraße, BVG, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Polizei und Gewerbeeinheiten. Sollte es einen Akteur geben, den wir nicht benannt haben, der jedoch von dem Interviewten als wichtig eingeschätzt wird, kann dies durch eine zusätzliche Frage beachtet werden. Ziel dieses Themenkomplex ist herauszufinden, mit wem die jeweiligen Akteure am BZ zusammenarbeiten. Dabei unterscheiden wir theoretisch zwischen akteursinternen Zusammenarbeitsformen, sowie zwischen einer akteursübergreifenden ZA. Die Art und Weise der ZA soll zunächst durch die Frage, mit wem eine solche ZA stattfindet, herausgefunden werden. Dabei soll jeweils beschrieben werden, wie regelmäßig und in welcher Form diese ZA stattfindet, welche konkreten Maßnahmen erarbeitet und welche davon konkret umgesetzt wurden. Des Weiteren soll ein Vergleich (wenn möglich) bezüglich

vergängerer Zusammenarbeitsformen herausgestellt werden, um die Frage zu beantworten, wie sich die ZA insgesamt im Verlauf der letzten Jahre entwickelt hat. Daher ist es sinnvoll, gleichzeitig nach der direkten Zufriedenheit / Effektivität bezüglich der ZA und der konkreten Umsetzung der Maßnahmen zu fragen. Mit der Frage nach Verbesserungsvorschlägen möchten wir noch mal eine Gesamteinschätzung der ZA hinsichtlich potentieller Intergruppenkonflikte vornehmen um, darüber hinaus Handlungsvorschläge ableiten zu können.

Themenkomplex D:

In diesem Gesprächsabschnitt soll herausgefunden werden, ob und wie die befragten Institutionen einen Wandel am BZ sehen.

Mit der ersten Frage soll zunächst beantwortet werden, ob es einen Mythos BZ gibt und wie dieser konkret aussieht. Wir haben die Frage bewusst offen formuliert, um dem Befragten Raum zu geben, einen Mythos außerhalb der Christiane F. „Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“ - Problematik zu sehen, den wir in erster Hinsicht damit verbinden und der Bekanntheit bzw. Kultstatus über die Stadtgrenzen von Berlin hinaus, erlangt hat. Ziel ist es, einen Mythos zu identifizieren, der nicht auf Mitglieder von Randgruppen zurückzuführen ist. Um dennoch einen Vergleich zu der damaligen Situation ziehen zu können, fragen wir anschließend diese konkrete Problematik noch mal direkt ab, wenn der Befragte einen anderen oder keinen Mythos am BZ identifizieren konnte. Da die Problematik um die Randgruppensituation am BZ in den 80er Jahren aufgrund von „rigorosen Polizeieinsätzen“ (Wikipedia 2007a)) bzw. restriktiven Sicherheitsmaßnahmen einen Höhepunkt in der Öffentlichkeit erreicht hat, soll der Experte beurteilen, ob die heutige Lage mit der damaligen noch vergleichbar ist, ob sie sich verändert hat und ob die Art der Konflikte sich verändert haben (weniger, neue oder andere). Durch die Beurteilung der Sicherheitslage soll versucht werden, einen Zusammenhang zwischen Randgruppen und der Sicherheitslage am BZ herzustellen und zu beantworten, ob die Sicherheitslage im Vergleich zu früheren Zeiten (ohne Randgruppenbezug) besser oder schlechter geworden ist.

Da wir in der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes unterschiedliche Auswirkungen auf den BZ vermuten, soll der Befragte zunächst den Verlust der Hauptbahnhofs- bzw. Fernverkehrsfunktion allgemein beurteilen. Anschließend sollen die Auswirkungen

hinsichtlich des Sicherheitsgefühls der Nutzer, der Wirtschaftlichkeit und der Randgruppenproblematik/-konzentration beurteilt werden.

Was den geplanten Bau des Rads am BZ betrifft, der unserer Ansicht nach ebenfalls verschiedene Auswirkungen haben wird, sollen die Interviewten als erstes die Idee insgesamt beurteilen und anschließend mögliche Auswirkungen beschreiben. Dabei soll darauf geachtet werden, dass die Sicherheitslage und die Randgruppensituation in der Schilderung berücksichtigt werden. Da wir herausfinden wollen, ob eine Zusammenarbeit zwischen der Great Berlin Wheel GmbH und unseren Akteuren bereits stattfindet oder geplant ist, fragen wir nach dem Kontaktverhältnis bzw. nach Abstimmungs- und Koordinierungsmaßnahmen. Sofern es eine Zusammenarbeit gibt, soll diese konkreter beschrieben werden.

Abschließend fragen wir den Interviewten, ob er dem Interview noch etwas hinzufügen will. Damit soll einerseits der Abschluss des Interviews initiiert werden und andererseits dem Interviewten die Möglichkeit gegeben werden, aus dem Leitfaden nicht hervorgebrachte und dennoch seines Erachtens relevante Aspekte anzusprechen.

Dieser allgemeine Leitfaden stellt damit sicher, dass alle für unsere Studie relevanten Informationen durch die Befragten erhoben werden können. Da unsere institutionellen Akteure unterschiedliche Ziele und Interessen verfolgen, ist dieser Leitfaden so konzipiert, dass er akteursspezifisch verändert werden kann. Dies kann sowohl die Reihenfolge der Themenkomplexe, als auch konkrete Fragen betreffen. Damit wollten wir vermeiden, dass den Akteuren Fragen gestellt werden, die aufgrund ihrer Funktion am BZ überflüssig oder sinnlos sind. Es lag ebenfalls in unserem Interesse, zusätzliche Fragen in einen Leitfaden einbauen zu können, um nicht aus der Vorrecherche die Akteure betreffende Besonderheit außer Acht zu lassen. Die Konkreten Veränderungsmaßnahmen, die in den einzelnen Leitfäden vorgenommen wurden, findet man in der Einleitung der Interviewzusammenfassungen im Anhang wieder.

3. Interpretation der Ergebnisse

In diesem Kapitel soll die Interpretation der erhobenen Informationen und Standpunkte diskutiert werden. Für eine vergleichende Übersicht und eines besseren Verständnisses wird den einzelnen Themenkomplexen zunächst eine tabellarische Darstellung der Ergebnisse vorangestellt, der Inhalt wird jeweils anschließend erörtert.

3.1. Themenkomplex A: Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

A	Herausforderungen / Interessen / Ziele	Anteil der Arbeit am BZ
BVG - SuS	gleiche ermüdende Probleme mit gleichem Personenkreis & Umschalten zwischen „freundlicher“ Servicearbeit und „böser“ Sicherheitsarbeit / Sicherheit der Fahrgäste / reibungsloser Betriebsanlauf	Seit 1985 bei BVG-Sicherheitsdienst; Beginn beim Ordnungsdienst, jetzt Sachgebietsleiter Bereich Sicherheitsdienst: Verantwortung für Operativen Streifendienst der BVG, Arbeit am BZ ist Schwerpunkt
Landespolizei	Status: „kriminalitätsbelasteter Ort“ (früher: gefährlicher Ort), viele Touristen, dadurch gekoppelt mit Kriminalitätshäufung (BTM-, Arzneimittel-Handel, Diebstahl), Konzentration der Randgruppen / „erträgliches Zusammenleben“ / Bekämpfung der Kriminalität, Herstellung von Sicherheit	Großer Anteil,, speziell die Dienstgruppe 2 des Abschnitt 27 beschäftigt sich nur mit Gelände des BZ, aber generell Hauptfocus des Abschnitt 27 sind Hardenbergplatz, Breitscheidplatz und BZ auch aufgrund des Rechtscharakter eines kriminalitätsbelasteten Ortes
Bundespolizei	Gefahren abwehren, Straftaten erforschen, die den Bahnbetrieb betreffen; Koordination und Steuerung komplexer Einsätze; präsent und ansprechbar sein	Seit 1 ¾ Jahren als Leiter tätig, neben Friedrichstraße und Hauptbahnhof gleicher Anteil an Arbeit, ausgewogener Drittel-Mix
DB AG	Bahnhof nicht nur sanieren, sondern neu/modern entwickeln, ins nächste Jahrtausend schießen / monetäre Geschäftserfolg, perfekter Bahnsteig, hoch frequentiert	BZ ist Schwerpunkt, hat wichtigen Stellenwert, erzeugt Aufmerksamkeit; ist seit 14 Jahren bei DB, seit 10 Jahren in Berlin, seit 7/8 Jahren OE-Leiter
Bezirksamt Bauwesen	Mischung in Charlottenburg-Wilmersdorf beibehalten (Wohnen, Olympiastadion, Messegelände, TU, Einkaufen etc.) / Monostrukturen verhindern, privates Geld mit öffentlichen Interessen verbinden, Stabilisierung und Revitalisierung der City West	momentan relativ intensiv wegen Umgestaltung des HP (Bsp. Platzoberfläche, Tiefgarage; seit 2002 im Bezirksamt tätig
Bezirksamt Wirtschaft	politisches Wahlamt / Kulturstandort City West wieder aufwerten (Zoo Palast als besonderes Anliegen)	unterschiedlich, je nach Aktualität (Bsp. Öffentliche Stellungnahmen, Senatorin-Kompetenzverteilung); erst seit Nov. 2006 im Bezirksamt tätig
GREAT BERLIN WHEEL	Standorterwerb für Rad / Geld verdienen und neues touristisches Wahrzeichen generieren / Aufenthaltsqualität auf HP verbessern	nach Anteil nicht gefragt, da Hauptaufgabe seit Idee; seit Ende 2005 Geschäftsführung
Bahnhofsmission (stationär)	in der alltäglichen Arbeit keine besonderen Herausforderungen, lediglich strategisch da BZ sozial gewachsener Raum, sozialer Brennpunkt, Aufenthaltsschwerpunkt für BTM-Problematik.	100 % Arbeitsanteil, 24 /Tag, seit 10 Jahren hier tätig; Koordinator der § BM in Berlin
SUB/WAY e.V. (mobil - Bus)	Zielgruppenorientiert: „Männliche Prostitution“, Gesundheits-Prävention	neben anderen Orten in Berlin, 2/Woche Organisation und Mitarbeiter seit 1992 am Zoo
Offroad Kids e.V. (mobil - Bus)	ausgerissene, obdachlose Jugendliche, Volljährige bis 21	neben anderen Orten in Berlin, seit etwa 10 Jahren am BZ, jeden zweiten Tag am BZ
Treberhilfe e.V. (mobil - Streetwork)	Obdachlose jeglichen Alters	neben anderen Orten in Berlin , seit 1993 am BZ

Hinsichtlich der institutionellen Interessen am BZ sind wir davon ausgegangen, dass es vier, vor Ort institutionalisierte Interessenrichtungen gibt, die sich in politische, wirtschaftliche, sicherheitsrelevante und soziale Interessen untergliedern. Diese Annahme hat sich durch die

Auswertung des Themenkomplexes A bestätigt. Die Angaben der Akteure über die Interessen ihrer Institution waren innerhalb der Akteursgruppen sehr ähnlich.

Demnach strebt die öffentlich-politische Ebene eine Aufwertung des Areals bzw. der City West insgesamt an. Unter Aufwertung wird eine erhöhte Attraktivität des Standortes für Investoren verstanden, welche durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Zielgruppen der Gewerbeeinheiten erreicht werden soll. Dies soll durch bauliche und sicherheitsrelevante Aspekte, sowie durch öffentlich-private Kooperationen geschehen.

Die wirtschaftliche Zielsetzung liegt primär in der Profitmaximierung, welche von einer gesteigerten Aufenthaltsqualität positiv beeinflusst wird. Die DB sieht dies in der Realisierung eines neuen und modernen Bahnhofsgeländes, sowie in der Gestaltung eines perfekten Bahnsteigs, der Sicherheit, Sauberkeit und perfekten Service beinhaltet. Die Great Berlin Wheel GmbH möchte eine neue touristische Attraktion entstehen lassen, die mit einer gesteigerten Aufenthaltsqualität auf dem HP einhergehen soll.

Die Zielsetzung sicherheitsrelevanter Akteure liegt vornehmlich in der Gewährleistung der Sicherheit in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Darüber hinaus sind die Ziele privater Sicherheitsakteure mit wirtschaftlichen Interessen verknüpft, bei der BVG-SuS geht es z.B. auch um einen reibungslosen Betriebsablauf. Eine besondere Herausforderung dabei ist das „schalten zwischen *freundlicher* Servicearbeit und *böser* Sicherheitsarbeit. Für die LP ist die Bekämpfung der Kriminalität wichtig. Der BZ gilt als *kriminalitätsbelastender Ort* (Tromp 2006) viele Touristen und die große Konzentration von Randgruppen werden mit diversen Delikten gekoppelt, z.B. Diebstahl und BTM-Handel. Hinsichtlich der Randgruppen wird ein „erträgliches Zusammenleben“ angestrebt. Die Aufgabe der BP ist es, mögliche Gefahren abzuwehren und Straftaten zu erforschen, die den Bahnbetrieb betreffen.

Das Interesse der sozialen Institutionen am BZ besteht auf institutioneller Ebene vornehmlich in der Sicherung und Vertretung der Interessen ihrer Zielgruppe. Auf mikrosoziologischer Ebene besteht das institutionelle Interesse darin, ihre Zielgruppe mit konkreten Hilfestellungen, wie z.B. Essensausgabe, Bereitstellung von Möglichkeiten, Drogen unter kontrollierten Bedingungen zu konsumieren, sowie diese auch mit einem Beratungs- und Weitervermittlungsangebot zu unterstützen. Dabei arbeiten sie zielgruppenorientiert.

Bezüglich der Tätigkeitsschwerpunkte am BZ, der Dauer der Tätigkeit der Institutionen, sowie der individuellen Tätigkeiten unserer Gesprächspartner ergeben sich unterschiedliche Einschätzungskompetenzen, die in der weiteren Auswertung mitberücksichtigt und an entsprechenden Stellen aufgegriffen werden. Die institutionellen Interessen, die hier in Kategorien aufgeteilt wurden, stellen die primären Interessen der untersuchten Akteure des BZ dar. Die Tatsache, dass die Akteure durchaus noch andere Interessen vertreten, wird im Folgenden erneut thematisiert. Unsere Annahme ist jedoch, dass die primären Interessen der Akteure ausschlaggebend für ihr Handeln sind, und dass alle weiteren Interessen im Prinzip der Verwirklichung der primären Interessen dienen. Aus diesem Grund werden die in diesem Kapitel definierten Interessensrichtungen in der weiteren Auswertung als Indikatoren für mögliche Nutzungskonflikte behandelt, in der Annahme, dass bei unterschiedlichen Interessen das Nutzungskonfliktpotential größer ist.

3.2. Themenkomplex B: Sicherheit und Randgruppe

B	Probleme am BZ	Randgruppenaufzählung / Sicherheitsproblem der Randgruppen
BVG - SuS	durch Perspektivlosigkeit kaum Reaktionen der Randgruppen auf Ansprache der SuS-Kräfte	Alkoholikerszene; Obdachlosenszene (z.T. auch Überschneidungen zwischen den beiden Szenen) m stärksten; auch BTM-Händler und -Konsumenten Sicherheitsproblem durch Alkoholkonsum (durch Pöbeln für andere Fahrgäste und aber auch für sich selbst)
Landespolizei	viele verschiedene Randgruppen an vielen verschiedenen Orten in relativ kleinem Bereich des BZ + Personenkreis, der jeden Tag da ist; Kriminalitätshäufung (3500 Taten/Jahr). Störung der Touristen.	sehr viele verschiedene: am stärksten Mehrfachabhängige, Alkoholiker, Dealer, aber auch andere Bedürftige, BTM-/Medikamenten-Konsumenten, Obdachlose/ Trebegänger, Taschendiebe, Roma/Sinti, Bettler – vor allem der Sicherheitsgefahr durch Versperren der Ein-, Ausgänge und Warendiebstähle mit Hausfriedensbruch, Taschendiebstähle
Bundespolizei	Kriminalität am BZ schon lange etabliert ,offene Obdachlosenszene-Gewahrsamsbücher, BZ als Anlaufpunkt der City West- Fluktuation, Diskostreitigkeiten am WE, Taschendiebstahl ist weniger geworden, hinzu kommt die Lebensstraße, die aber kein großes Problem darstellt	Hauptproblemgruppen sind Fußballfans, Obdachlose, die zu sehr betrunken sind machen Probleme. Stellen ein Sicherheitsproblem dar, deswegen auch die Institutionen vor Ort
DB AG	von Monat zu Monat, Jahr zu Jahr unterschiedlicher Handlungsbedarf, BZ war schon immer Fokus auf Sicherheit, seit 10 Jahren sehr gutes Sicherheitskonzept, diesbezüglich up to date, Zivilstreife, Doppelstreife, Wache und Inspektion der Bundespolizei vor Ort	das erlebt jeder anders, obdachlose Zeitungsverkäufer, alkoholisierte Personen, Stricher, Prostituierte - kein gefährlicher Ort, keine Gefahr für Leib und Leben, Probleme sind deutlich weniger geworden
Bezirksamt Bauwesen	seit 1990 stark vernachlässigte Gegend (Zoofenster, Schimmelpfenghaus, Amerikahaus, Fernbahnhofverlust), man hat Jahre lang eine Mischung akzeptiert, die der eigentlichen Situation (Umfeld der City-West) nicht gerecht war, Bahn blockiert Gehweg	man kann die Schuld nicht auf eine bestimmte Personengruppe schieben, typische Bahnhofsproblematik, am BZ Drogenkriminalität, Strichszene und Nicht-Sesshafte, Alkoholiker, Obdachlose - Straßenbeleuchtung auf halber Kraft, viele dunkle Ecken, dadurch wirkt Stadt düster und problematisch, grundsätzlicher städtebaulicher Nachteil des HP führt zu Abschottung, Pinkecken, weniger soziale Kontrolle
Bezirksamt Wirtschaft	Bettler; Personen, die den BZ als Aufenthaltsort suchen; die dort Drogenkonsum machen; tatsächliche Strichertätigkeiten - Was ist Sicherheit? Unterscheidung subjektives/ objektives Sicherheitsgefühl, bei Frauen noch mal anders, Tag & Nacht Unterschiede, es ist keine no-go-area	das Wissen um die Probleme ist da, man glaubt, diese ganz gut im Griff zu haben, kein explizites Thema, was Sicherheitslage betrifft
GREAT BERLIN WHEEL	Aufenthaltsqualität am HP strebt gegen Null; Lebensstraße hat „Schmuddelimage“ (Rotlichtecke); Individualverkehr am HP	keine spezifischen Randgruppen genannt – kein Problem ist diesbezüglich da, Sicherheitskonzept ist soweit ausgeklügelt, dass von vornherein sehr viel vermieden wird
BM	Wohnungslose, Suchtmittelabhängige, „Menschen in besonderen Lebenslagen“, Sauberkeit	keine, kann nur für BM sprechen - nur innerhalb der Gruppe, nach außen (Passanten, Reisende) ist nichts zu bemerken, Personen die psychisch auffällig sind, größere Gruppe von Menschen aus Osteuropa
SUB/WAY e.V.	Männliche Prostitution, Treffpunkt von Menschen am Rande der Gesellschaft, legaler und illegaler Drogenkonsum, Straßenkinder, Sauberkeit	Dealer, Pöbeln, „Ausflippen unter Alkoholkonsum“, keine große Gewalt
Offroad Kids e.V.	Obdachlose Jugendliche, Volljährige bis 21, Konsum legaler und illegaler Drogen	Pöbeleien, Schlägereien, Bedrohung anderer Nutzer durch Drogendealer
Treberhilfe e.V.	Brennpunkt in Berlin / Menschen die BZ als soz. Lebensraum betrachten, Prostitution, Obdachlosigkeit, Konsum legaler und illegaler Drogen	Keine Nutzer und Randgruppe begegnen sich kaum, wenn Sicherheitsrelevanz keine bestimmte Gruppe, starker Alkoholkonsum

B	Lokalisierung der Randgruppen	Art und Weise des Konfliktverhältnisses	Bsp. Für Konfliktsituation
BVG – SuS	Ausgang ehem. Pressecafé + Vorraum des Ausgangs, Bahnsteig U9 + hinterer U9-Ausgang	Störung des Fahrgastbetriebes führt zum Einschreiten der SuS-Kräfte führt dann zum Konflikt	Gelage der Randgruppe führt zu Platzverweis führt dann zum Konflikt; Unansprechbarkeit der Randgruppen durch zu viel Konsum (Alkohol, Drogen)
Landespolizei	v.a. Ausgang bei Burger King; Jebensstraße (Stricher, aber geringes Ausmaß); Vorplatz des Haupteingangs zum BZ; U-Bahneingänge generell, BVG-Wartehäuschen (nachts)	Spektrum der Taten reicht von „harmlos“ bis „schwer“; schwierig, Taten auf Randgruppen zurück zuführen trotz verstärktem Verdacht, meist Körperverletzungen (Rängeleien), Dealen, Diebstahl/Raub, Ordnungswidrigkeiten, Belästigung der Passanten, Polizei ist nicht zur optischen Säuberung da!	Keine .genauen .Angabe, Befragten wollten nicht darauf eingehen aus nicht genannten Gründen
Bundespolizei	Ullrich (mit Alkohol versorgen, sich da aufhalten), vor dem Bahnhofsgelände Richtung HP-unmittelbarer Eingangsbereich, Jebensstraße (weniger problematisch)	Betrunkene, die durch die Polizei angesprochen werden können sich nicht kontrollieren, es kommt zu Wutausbrüchen und „unschönen Artikulationen“ gegenüber den Polizisten; Haus-, Platzverweis	Alkohol-Grölen, randalieren, weiter saufen, Bahnanlagen verunreinigen, andere Reisende belästigen- unkontrolliertes Verhalten auch gegen Polizisten
DB AG	Wurde aus Zeitgründen nicht gefragt	obdachlose Zeitungsverkäufer in der S-Bahn okay, auf Bahnhof illegal; Hausverweise, -verbote, Platzverweise	vermutlich alkoholisierte Personen, erlebtes Bsp.: Mann liegt auf dem Boden, bedeutet einen Aufwand von 4 Mitarbeitern Bahnschutz, 2 stationäre Streifen, 2 mobile Streifen, 1 Doppelstreife BP, Einsatzwagen BP
Bezirksamt Bauwesen	Ullrich-Ausgang (Trink-, Bettelgelage); unattraktiver Zoo-Eingang (äußerste Ecke des HP); Drogenumschlag in Jebensstraße und an Bushaltestellen auf HP	kein direktes Verhältnis zu Randgruppen, da kein unmittelbarer Zugang; Aufforderung der Polizei nach baulichen Veränderungen	Problemsituationen durch bauliche Veränderungen verringern/vorbeugen, lang andauerndes Trink- und Bettelgelage, Bereich wird von Passanten gemieden, Vandalismus
Bezirksamt Wirtschaft	Strichertätigkeiten in der Jebensstraße; Drogenkonsumbereich eher HP; der allerletzte Durchgang Richtung Tiergarten ist am Unangenehmsten, ist auch am wenigsten frequentiert	gegen Bettler wird vorgeschritten, wenn aggressives Betteln, wenn Kinder betteln, ansonsten Toleranz; durch aufsuchende Drogenarbeit, Drogen einschränken, Beratungen, Arzt, Ordnungsamtskräfte (Parken, hilflose Personen, wenn denen was auffällt) informieren zuständige Stellen, für Bahngelände selber Bahn und Polizei zuständig	Kleinkriminalität, jemand der ungepflegt in der U-Bahn ist, bettelt, eine Fahne hat, man merkt der steht unter Drogeneinfluss, pöbelt, torkelt, scheint unzurechnungsfähig, ist unangenehm, aber nicht unbedingt eine Gefahr
GREAT BERLIN WHEEL	Problem wird in der Jebensstraße lokalisiert, ohne jedoch eine Randgruppe zu benennen / klassifizieren	Imageproblem durch Jebensstraße; Stadtbild- Aufenthaltsqualitätsproblem, aber kein Konfliktverhältnis, wird sich mit Bau des Rads ändern / auflösen	Da kein Konflikt mit Personen identifiziert wurde, wurde die Frage nicht gestellt
BM	nur innerhalb der BM		Essensausgabe – Rängeleien, wer ist zuerst dran
SUB/WAY e.V.	Jebensstraße	innerhalb der Randgruppe, Hierarchisierung, zum Junky-Sein sind sie auch noch schwul	Pöbeleien; manchmal fehlt es an gegenseitiger Akzeptanz zwischen Klienten und der Polizei
Offroad Kids e.V.	vor dem Bahnhof; auf dem Breitscheidplatz; vor Geschäften im Innern des B Z	Klienten vs. - Polizei: Fehlende Akzeptanz - Gewerbe treibende: Käufer kommen nicht ins Geschäft - andere Nutzer: Missverständnisse, Alkoholkonsum - Klientel: Missverständnisse	Missverständnisse; Alkohol; Hertha-Anhänger; Pöbeleien; Dealer verwechseln Polizei und Touristen; vor Geschäften lagernd
Treberhilfe	Jebensstraße; Teil des HP; RG vor Ullrich; Burger King; ZooPalast; Breitscheidplatz	Innerhalb der Teilgruppen der RG Beziehungsstress, Alkoholkonsum und Geldstreitigkeiten: man hat was verliehen und bekommt es nicht zurück, Verabredungen die nicht eingehalten werden, Alkoholkonsum	Pöbeleien, Schlägereien innerhalb der RG

Anhand des Themenkomplexes B sollte herausgefunden werden, welche Probleme am BZ von unseren Akteuren identifiziert werden. Es sollte ebenfalls erörtert werden, ob diese bzw. welche Probleme auf Randgruppen zurückzuführen sind. Durch die Untersuchung der Sicherheitsrelevanz der Probleme, die von den Randgruppen ausgehen, soll das Nutzungskonfliktpotential der Randgruppen am BZ eingeschätzt werden. Abschließend wird im Kapitelfazit die Randgruppenproblematik hinsichtlich der Nutzungskonflikte diskutiert.

Die Auswertung hat unterschiedliche Probleme am BZ ergeben. Diese haben wir in *sicherheits-* und *nicht-sicherheitsrelevante* Probleme unterteilt. Da für uns die Relevanz der Randgruppen für beider Art Probleme von Bedeutung ist, haben wir zusätzlich die Unterkategorien *ohne Bezug zu Randgruppen* und *mit Bezug zu Randgruppen* eingeführt.

Von zwei unserer Akteure werden Probleme ohne Sicherheitsrelevanz und ohne Bezug zu Randgruppen genannt. Das Bezirksamt, Abteilung Bauwesen, sagt in diesem Zusammenhang, dass der BZ seit „1990 stark vernachlässigt“ (Trans.: 2) sei, bezogen auf die Abwertung des Bikinihauses, das brach liegende Grundstück beim Zoofenster und die Entmietung des Schimmelpfenghauses. „Der Bahnhof hatte ja immer den Charme einer großen Mitropagaststätte und der ist eigentlich sehr kultiviert worden und wenn sich das Gelände unmittelbar hinter dem Bahnhof Jebensstraße mit dem anschließenden Wirtschaftshof vom Zoo, wo Mist gelagert wurde und Tomaten für die Elefanten gezüchtet wurden (...) man hat Jahre lang eine Mischung akzeptiert, die der eigentlichen Situation [Umfeld der City-West] nicht gerecht war“ (Trans.: 3). Zusätzlich wird von einem grundsätzlichen städtebaulichen Nachteil des HP gesprochen, welcher durch seine architektonische Gestaltung „Räume [schafft], die einer sozialen Kontrolle ein Stückweit entzogen sind“ (Trans.: 3). Die Great Berlin Wheel GmbH benennt ebenfalls die Aufenthaltsqualität am HP, welche nach Angabe „gleich Null ist (...) was den Hardenbergplatz selbst angeht, der ist für uns in zweierlei Hinsicht von großer Wichtigkeit, 1. das wünschen wir uns natürlich, dass die Aufenthaltsqualität dort besser wird, damit es einfach ein städtischeres Leben dort gibt und ein schöneres Entree damit zu unserem Projekt und zum 2. ist der Hardenbergplatz für uns verkehrlich eine wichtige Komponente und zwar im Hinblick auf den Individualverkehr“ (Trans.: 23).

Nicht-sicherheitsrelevante Probleme mit Bezug zu Randgruppen werden ebenfalls vom Bezirksamt, diesmal Abteilung Wirtschaft, und der Great Berlin Wheel GmbH genannt.

Bettler, Personen, die den BZ als Aufenthaltsort suchen, die dort Drogenkonsum machen und auch tatsächliche Strichertätigkeiten (vgl. Trans.: 15), die der Lebensstraße ein „Schmuddelimage“ verabreichen (Trans.: 23), werden dabei zusätzlich zu den zuvor ausgeführten Problemen als problematisch für die Aufenthaltsqualität am BZ angesehen.

Als sicherheitsrelevantes Problem ohne Bezug zu Randgruppen konnte lediglich die Straßenbeleuchtung eingeordnet werden, die 1995/96 aus Einsparungsgründen in ganz Berlin auf halbe Kraft eingestellt wurde, „d.h. sie haben in vielen Bereichen dadurch relativ dunkle Ecken. Das ist sicherlich ein Sicherheitsproblem in vielen Bereichen, damit wirkt die Stadt teilweise auch düster“ (Trans.: 4).

Die Randgruppen werden von allen Befragten als potentiell Problem angesehen. Dennoch gibt es Differenzen in der Auffassung, ob diese auch ein Sicherheitsproblem darstellen. Während z.B. die sicherheitsrelevanten Akteure in der Konzentration von Randgruppen ein klares Sicherheitsproblem erkennen, das heutzutage in einem institutionellen Rahmen eingebettet ist und daher „kontrolliert“ wird, erkennen die wirtschaftlichen und politischen Akteure zwar eine Randgruppenproblematik, diese wird jedoch nicht als eine sicherheitsrelevante Gefahr wahrgenommen, „am Bahnhof Zoo, da ist keine, sozusagen im Umkreis des Bahnhofes eine Verslumung, dass das Gefühl da ist, die Kriminalitätsrate [wäre] besonders hoch. Insofern würde ich nicht sagen, dass es ein objektives Sicherheitsproblem gibt. Was Kleinkriminalität angeht, das glaube ich schon, aber nicht eben so, dass man sagen müsste, das ist eine no-go-area“ (Trans.: 16).

Um im Folgenden eine objektive Einschätzung der Sicherheitsgefährdung zu wagen, die von den Randgruppen am BZ ausgeht, werden wir zunächst die Randgruppen identifizieren und ihre jeweiligen Konfliktpotentiale beispielhaft darstellen. In der Aufzählung der Randgruppen wurden die Aussagen der Akteure, ohne die sozialen Institutionen, hinsichtlich der Benennung der Randgruppen als ein Problem und nicht als ein Sicherheitsproblem ausgewertet. Im folgenden Kapitel unterscheiden wir zwischen den „Institutionen“, die sicherheits-, politik- und wirtschaftsrelevant sind und den sozialen Institutionen. Das Ziel ist, erst die gesamte Randgruppenproblematik zu beleuchten und im Anschluss die sicherheitsrelevanten Konfliktpotentiale der Randgruppen herauszukristallisieren.

3.2.1. Randgruppenproblematik

Randgruppenaufzählung (ohne soziale Institutionen):

Randgruppe	von welcher Institution benannt	Anzahl
Alkoholisierte Personen / Fußballfans	BVG; LP; BP; DB; Bau; Wirt.	6
Obdachlose	BVG; LP; BP; DB; Bau	5
Trebegänger /	LP , BVG	2
Nicht-Sesshafte	LP; Bau	2
BTM-Händler	BVG; LP; Bau	3
BTM-Konsumenten	BVG; LP; Bau; Wirt	4
Taschendiebe	LP; BP	2
Stricher / Prostituierte	DB; Bau; Wirt; Wheel	4
Bettler	LP; Wirt	2
BZ als Aufenthaltsort suchend	Wirt, LP	2

Die Randgruppenkategorien wurden nach den Angaben der Akteure über Problemverursacher und in Abgleichung mit unserer Definition gebildet. Die Tabelle soll keine quantitative Auswertung implizieren. Sie dient lediglich der tabellarischen Darstellung der Randgruppenkategorien und ihre Relevanz für die angegebenen Problematiken.

Eine zusätzliche, in der Tabelle nicht aufgeführte Kategorie, die sich aus den Kategorien BTM Händler und Taschendiebe zusammensetzt, aber zum Teil auch Überschneidungen mit anderen Randgruppen aufweisen kann, ist die Randgruppe der Kategorie „Kleinkriminalität“, die vor allem von der Landespolizei erwähnt wird.

Die aus institutioneller Sicht am häufigsten genannten Szenen sind die Alkoholiker-, Obdachlosen- und BTM-Konsumentenszene, sowie die Prostituiertenszene. Die genannten Personen bzw. Gruppen, die als Auslöser von Problemen am BZ benannt wurden, werden im Folgenden als Randgruppen bezeichnet. Die am häufigsten genannten Randgruppen werden

als Hauptrandgruppen identifiziert, sie sind die Hauptverursacher von Problemen. Wir sind uns bewusst, dass in der Realität die Übergänge zwischen den Gruppen fließend sind und weisen deswegen darauf hin, dass die Unterscheidung aufgrund der Aussagen unserer Interviewpartner getroffen wurde. Die Kategorien wurden im Anschluss hinsichtlich gleicher Merkmale (z.B. Alkoholkonsum) der benannten Gruppen gebildet. Des Weiteren nehmen wir zur Kenntnis, dass auch die weniger benannten Randgruppen ein Sicherheitsproblem sein können, da sie jedoch kein institutionell übergreifendes Problem darstellen, werden sie nicht so ausführlich wie die Hauptrandgruppen behandelt. Im Folgenden werden wir uns mit diesen vier Hauptrandgruppen näher auseinandersetzen, die aus ihnen resultierenden Problematiken für die jeweiligen Institutionen beschreiben und durch die Analyse des Konfliktpotentials auf mikrosoziologischer Ebene die von ihnen ausgehende Sicherheitsgefährdung einschätzen.

3.2.1.1. Alkoholproblematik

Die alkoholisierten Personen stellen eine Querschnittsproblematik dar. Da es Schnittstellen mit anderen Randgruppen gibt oder geben kann, ist die Randgruppe „alkoholisierte Personen“ keine homogene Gruppe, beispielsweise kann jemand alkoholisiert und kriminell sein, genauso alkoholisiert und obdachlos sein oder alkohol- und BTM-süchtig sein.

Von unseren befragten Institutionen wird das Alkoholproblem verstärkt thematisiert, wobei sich daraus eine Unterscheidung in der temporären Nutzung des BZ unter Alkoholeinfluss ergibt: kurze Nutzung / lange Nutzung. Zusätzlich lässt sich zwischen individueller und Gruppennutzung unterscheiden. Demnach ergeben sich zwei Kriterien, die vier Ausprägungen annehmen können und von unterschiedlicher Relevanz bezüglich der Sicherheit am BZ sein können. Sowohl einzelne Personen, als auch Gruppen, die sich nur kurzweilig oder länger am BZ aufhalten, können eine potentielle Konfliktursache darstellen.

Insgesamt werden alkoholisierte Personen als Problem empfunden, wenn sie betrunken auf dem Weg liegen, U-Bahnhofeingänge zustellen und belagern, Treppen belagern, im volltrunkenen Zustand Bürger belästigen, mit Büchsen nach denen schmeißen, pöbeln, torkeln, unzurechnungsfähig erscheinen oder wenn sie sich selbst im Verkehrs- und Bahnbereich gefährden, wenn sie durch zu viel Alkoholkonsum nicht mehr ansprechbar sind, bzw. wenn sie durch die Polizei angesprochen werden und sich nicht kontrollieren können, dann kommt es u.a. zu Wutausbrüchen und „unschönen Artikulationen“ auch den Polizisten gegenüber. Auch für die BVG insbesondere die Gewaltbereitschaft im Zuge des

Alkoholkonsums, aber auch generell, zugenommen. Es wird konstatiert, dass die Gewaltbereitschaft früher „bei weitem nicht so roh und oft wie heute [existiert]. Kann mich nicht entsinnen, dass ich zu der Zeit mal Angst gehabt hätte, dass mich ein 14jähriger mit'm Messer absticht. Das kam zwar irgendwann mal vor, aber heute dagegen, die hohe Gewaltbereitschaft und vor allem der Respekt gegenüber Sicherheitskräften hat deutlich nachgelassen.“ (Trans.: 101)

Die sicherheitsrelevanten Akteure nehmen die alkoholisierten Personen verstärkt als sicherheitsproblematisch für den BZ wahr, wie z.B. alkoholisierte Fußballfans, Diskogänger und auch die Personen, die sich länger am BZ aufhalten, „weil Alkohol immer Aggressionstrieb im Grunde genommen freisetzt und Hemmschwellen runtersetzt und damit diese Rohheitsdelikte überein gehen“ (Trans.: 67). Zusätzlich wird auch das Erscheinungsbild der City West von alkoholisierten Personen geprägt, wenn für den „typischen Berlinbesucher (...) das der erste Eindruck ist, dann stellt das schon ein erhebliches Problem dar“ (Trans.: 79).

3.2.1.2. Obdachlosenszene

Die Obdachlosenproblematik stellt sich ebenfalls als eine Querschnittsproblematik dar. Die Obdachlosen und die Trebegänger werden zum Problem, wenn sie sich auf öffentlichen Stadtmöbeln und auf dem Bahnhofsgelände „niederlassen“ bzw. dort illegal tätig sind. In der S-Bahn werden „obdachlose Zeitungsverkäufer“ akzeptiert. Als Sicherheitsproblem werden sie hauptsächlich im Zusammenhang mit Alkohol wahrgenommen, wenn sie z.B. in ihrem Verhalten wie zuvor beschrieben auffällig werden, sich am BZ treffen und in Gruppen den Fahrgastbetrieb stören oder Zugänge blockieren. Da sich die Alkohol- und Obdachlosenszenen stark überschneiden, ist es uns nicht möglich, zwischen beiden Problematiken klar zu unterscheiden.

3.2.1.3. BTM-Konsumenten

Als dritte Hauptrandgruppe konnten wir die BTM-Konsumenten identifizieren, darunter zählen wir auch den Konsum von Medikamenten. Ein Problem, das von dieser Szene ausgeht, ist ein optisch unerwünschtes Stadtbild, welches sich durch öffentlichen Drogenkonsum (und/oder Drogenhandel) ergibt. Neben dem direkten Konsum gilt dies auch für das äußerliche Erscheinungsbild der betroffenen Person, „natürlich ist jemand, der ungepflegt in der U-Bahn ist oder auch tatsächlich eben bettelt, dann eben eine Fahne hat oder [man]

wirklich merkt, der steht unter Drogeneinfluss, da fühlt man sich eben nicht unbedingt wohl, wenn der dann auch so anpöbelt“ (Trans.: 15). Sicherheitsrelevant wird es, wenn zum Konsum die Drogenbeschaffungskriminalität hinzukommt oder wenn die Abhängigen aggressiv betteln, Fahrgäste belästigen, Taschendiebstahl begehen, wenn sie durch Drogenkonsum nicht mehr ansprechbar sind und es zu Auswirkungen auf den BZ und seine Nutzer kommt, die den Problemsituationen, wie in der Alkoholproblematik beschrieben, entsprechen.

3.2.1.4. Prostitution

Prostitution wird von den Befragten ebenfalls als Problem am BZ angesprochen, ohne jedoch dies ausführlich zu konkretisieren. Insgesamt stellt sich heraus, dass die Strichsituation in der Lebensstrasse akzeptiert wird, wenn auch nicht erwünscht ist. Das „Schmuddelimage“ (Der Tagesspiegel 2005) der Lebensstrasse ist ein öffentlich verwendeter Begriff der auch von unserem Interviewpartner der Great Berlin Wheel GmbH angesprochen wurde. Die Strichsituation in der Lebensstrasse scheint demnach einen Teil des allgemeinen Imageproblems des BZ auszumachen. Inwiefern Stricher und Prostituierte ein konkretes Problem hinsichtlich der Sicherheitslage darstellen, können wir mit unseren Aussagen nicht formulieren. Da unsere sicherheitsrelevanten Akteure dieses Problem gar nicht benennen, gehen wir davon aus, dass keine Sicherheitsgefährdung von dieser Randgruppe ausgeht.

3.2.2. Randgruppenproblematik aus der Sicht der sozialen Institutionen

Die oben genannten Nutzergruppen stellen für alle sozialen Institutionen genuine Arbeitsbereiche dar, „ob man das allerdings als Problem sehen muss, ist eine andere Frage“ (Trans.: 40). Da bei ihnen die Versorgung und die Wahrnehmung der Interessen der Nutzer des BZ im Vordergrund stehen, die die anderen institutionalisierten Akteure als problematisch beschreiben, werden sie hier getrennt ausgewertet, sie werden im folgenden den vorangegangenen Ergebnissen gegenübergestellt.

Der Alkoholkonsum wird von den sozialen Institutionen ebenfalls als ein grundlegendes Problem angegeben. Ein übermäßiger Alkoholkonsum wird von den Vertretern mobiler Einrichtungen dabei vor allem zunächst mit einer verminderten Hygiene am BZ „die Hose runterlässt und seine Notdurft verrichtet“ (ebd.) und mit einem gesteigerten Aggressionspotential in Zusammenhang gebracht. Eine Kategorisierung hingehend der

Sicherheitsrelevanz in Bezug auf Alkohol kann dahingehend vorgenommen werden, dass die Menge des konsumierten Alkohols mit einem steigenden Konfliktpotential in Verbindung gebracht werden kann. Denn es „kommt es zu Missverständnissen und gegenseitigen Pöbeleien bei steigendem Alkoholkonsum“ (Trans.: 55). Alkohol an sich wird aber nicht als auslösender Grund für Konflikte auf der Nutzerebene angegeben, er wird von den befragten Vertretern der sozialen Institutionen als Katalysator von Konflikten mit anderen Ursachen verknüpft. Als auslösende Ursachen für Konfliktsituationen, wie Pöbeleien oder Rangeleien werden Geldstreitigkeiten, Missverständnisse, Beziehungsstress und nicht eingehaltene Verabredungen benannt, „also alles was mit Beziehungen zusammenhängt ist ganz klar ein Konfliktherd“ (Trans.: 60).

Alle sozialen Institutionen geben die BTM am BZ zumindest zielgruppenspezifisch als Arbeitsbereich am BZ an, zu sicherheitsrelevanten Aspekten kommt es aufgrund der BTM-Szene jedoch nur, wenn Dealer “nur schwer einschätzen [können] wer Freund oder Feind ist“ (Trans.: 54). Sie fühlen sich aufgrund ihrer illegalen Aktivitäten als ständiges Ziel polizeilicher Beobachtung, was sie anderen Nutzern des BZ gegenüber misstrauisch macht. Das eigentliche Ziel ihres Handelns sind die Vertreter der staatlichen Sicherheitsinstitutionen, Gefahr für andere Nutzer, wie z.B. Touristen entsteht, weil es zu Verwechslungen kommt. Im Vergleich zu anderen Bahnhöfen in Deutschland, wie Frankfurt oder Hamburg wird das Konfliktpotential aufgrund einer BTM-Problematik am BZ dennoch als sehr gering eingeschätzt, denn am BZ ist der Erwerb und Konsum von Drogen örtlich getrennt. Im öffentlichen Raum des BZ „kommen die Leute hin zum Tauschen, dort wird aber nicht konsumiert“ (Trans.: 60). Der Konsum am BZ ist in einem nicht-öffentlichen Raum, innerhalb eines mobilen Einsatzbusses unter gesundheitlicher Kontrolle möglich. Ein Vertreter bemerkt des Weiteren hinsichtlich des BZ, „hier ist überspitzt ausgedrückt das Nimmerland“ (Trans.: 41). Das führt er im Vergleich zu Frankfurt und Hamburg unter anderem auch darauf zurück, das dort „die Vermischung von Prostitutionsszene und Drogenszene weitaus ausgeprägter ist“ (ebd.).

Damit spricht er einen weiteren randgruppenspezifischen Zusammenhang an, den bereits die Vertreter der sicherheitsrelevanten Institutionen als zwar problematisch aber ohne weitere Sicherheitsrelevanz am BZ benannt haben. Als Grund für eine verminderte Sicherheitsrelevanz der Prostitution am BZ schätzt der Vertreter von SUB/WAY die Tatsache ein, dass am BZ keine weibliche, sondern eine vorwiegend männliche Prostitution

vorzufinden ist. Zwar hat kein sicherheitsrelevanter Akteur den Prostitutionsbereich als Hintergrund für Sicherheitsproblematiken angegeben, doch nach Ansicht eines sozialen Experten sind auch dort die Gründe für sicherheitsrelevante Konfliktursachen zu suchen. So erhält SUB/WAY für die eigene Zielgruppe staatliche Förderung, um dazu beizutragen „sexuelle Gewalt oder Gewalt in jeglicher Form gegen über jungen Männern zu verhindern“ (Trans.: 39). Sicherheitsrelevante Handlungen beziehen sich auch hier hauptsächlich auf Personen, die der eigenen Szene zuzuordnen sind, bzw. wenn Freier gegenüber potentiellen männlichen Prostituierten übergriffig werden. „Es hat sich zum Beispiel nie jemand um die Freier gekümmert. Obwohl die eigentlich diejenigen waren, die aus unserer Sicht, die Probleme verursacht haben“ (Trans.: 46). Als Grund für die unterschiedliche Einschätzung hinsichtlich der Sicherheitsrelevanz wird ein unterschiedliches Verständnis zwischen den sicherheits- und sozialrelevanten Institutionen hinsichtlich der Problemursache identifiziert, „vermutlich weil sie [die Freier] ins Bild passten (ebd.).

Im Gegensatz zu den sicherheits- bzw. wirtschaftsrelevanten institutionellen Akteuren ergeben sich nach Sicht der sozialen Institutionen für andere Nutzer des BZ durch Randgruppen generell keine sicherheitsrelevanten Probleme. Das machen sie an mehreren Gründen fest. Erstens treffen die Randgruppen kaum mit anderen Nutzern des BZ aufeinander, denn die Szenen konzentrieren sich auf andere Orte am BZ, so die „Jebensstrasse, zum Teil der Hardenbergplatz zum U-Bahnhofeingang und gegenüber unmittelbar vor Ullrich und am Burger King“ (Trans.: 59). Die Reisetätigkeit der Pendler bzw. BVG-Nutzer, „immer von unten oder oben kommend“ (ebd.) beschränkt sich hingegen auf Orte, welche nicht mit einer hohen Frequentierung durch Mitglieder der Randgruppe gekennzeichnet sind. Zweitens trägt die kürzere Aufenthaltszeit von Nahverkehrsreisenden ebenfalls dazu bei, dass Randgruppen keine weitere Sicherheitsrelevanz für Nutzer haben die einer Reisetätigkeit nachgehen, denn „die bekommen die Leute gar nicht mit (ebd.).

Das sicherheitsrelevante Bezüge nur innerhalb der Randgruppen selbst zu finden sind, bestätigt darüber hinaus die Aussage, dass „wenn es Ärger gibt, nur innerhalb der Gruppen“ (ebd.). Z.B. wenn eine größere Gruppe von Neuankömmlingen am BZ ankommt, als Beispiel wurde eine „größere Gruppe von Menschen aus Osteuropa“ (Trans.: 47) benannt oder regelmäßig, wenn Fußball-Anhänger am BZ ankommen. Das mikrosoziologische Konfliktpotential für andere Nutzer des BZ, wie Pendler oder Käufer ist nach ihrer Einschätzung somit sehr gering, dem BZ wird insofern keine randgruppenspezifische Sicherheitsrelevanz zugeschrieben.

Konfliktpotential wird hingegen in einer fehlenden gegenseitigen Akzeptanz von Jugendlichen und Polizei gesehen, während polizeilichen Ausweiskontrollen kommt es dann z.B. zu Pöbeleien durch Jugendliche. Als weiteres Problem wird auch benannt, dass junge Polizisten in „fünfer oder sechser Gruppen um den Bahnhof rennen, um die Randgruppe ausfindig zu machen“ (Trans.: 54).

Aus den Aussagen von allen unseren befragten Institutionen lässt sich schließen, dass die Probleme am BZ sich an verschiedenen Orten ausmachen lassen. Diese sind der Bereich U9-Ausgang bzw. U-Bahnbereich allgemein, Burger King, Ullrich, die Lebensstrasse und der HP. Eine Institution lokalisiert darüber hinaus eine Problematik zwischen Randgruppenmitgliedern und Gewerbetreibenden innerhalb des Bahnhofsgebäudes, wenn die Gewerbetreibenden äußern, dass „potentielle Käufer wegen der Obdachlosen nicht in den Laden kommen“ (ebd.).

3.2.3. Kapitelfazit Themenkomplex B

Die Ergebnisse der Auswertung dieses Themenbereiches belegen, dass es am BZ sowohl sicherheits-, als auch nicht-sicherheitsrelevante Probleme gibt. Die nicht-sicherheitsrelevanten Probleme betreffen die Aufenthaltsqualität und die städtebauliche, sowie wirtschaftliche Nutzung des Areals. Bezüglich der Aufenthaltsqualität liegen die Ursachen für die Probleme teils bei den Randgruppen, teils an der Unübersichtlichkeit (und z.T. Verschmutzung) des BZ und der Nicht-Nutzung anliegender Immobilien. Probleme, die mit Mitgliedern der Randgruppe in Verbindung gebracht werden können, betreffen einmal die Sauberkeit, dann die Störung der Fahrgäste bzw. Passanten, der Nutzer und, dass sie das gesamte Image des Ortes negativ prägen. Sicherheitsrelevante Probleme, die nicht auf Randgruppen zurückzuführen sind, betreffen die Beleuchtungsqualität und die städtebauliche Gestaltung wie etwa die Verkehrsführung. Die Mehrheit der Sicherheitsprobleme kann man in Zusammenhang mit den Randgruppen bringen. Die dabei sicherheitsrelevanteste Gruppe sind die alkoholisierten Personen. Diese heterogene Gruppe setzt sich aus alkoholisierten Obdachlosen, Personen, die den BZ als Aufenthaltsort aufsuchen, Mehrfachabhängigen, Fußballfans und allen weiteren Einzelpersonen zusammen. Die Problematik des Alkoholkonsums wird nicht von einer allein dafür zuständigen sozialen Institution behandelt, sondern als Querschnittsproblematik aller Institutionen, die zielgruppenorientiert auch zu

diesem Problem den Betroffenen Hilfestellung und Beratung anbieten. Hinsichtlich der Unterscheidung nach der temporären Nutzung und, ob allein oder in Gruppe, stellt sich heraus, dass von sich lange dort aufhaltenden Gruppen eine übergreifende Problematik ausgeht. Aufgrund des längeren Aufenthalts an mittel- oder hochfrequentierten Orten, prägen diese Gruppen das Image und die Atmosphäre des BZ. Sie sind sichtbar für Touristen und andere Passanten und werden teilweise als unangenehm und störend empfunden. Gleichwohl können diese Gruppen aus dem gleichen Grund zu Sicherheitsproblemen führen, wenn sie Zugänge blockieren, in Streitigkeiten geraten oder im alkoholisierten Zustand aggressiv gegen Passanten und Polizisten reagieren. Auch alkoholisierte Einzelpersonen sind Teil der zuvor benannten Problematik. Da es jedoch nicht möglich ist, genau zu bestimmen, in welchem Moment sich eine Einzelperson einer Gruppe anschließt, gehen wir davon aus, dass sich sowohl die Image- und Atmosphärenproblematik, als auch die Sicherheitsproblematik verschärfen, wenn es zu einer Gruppenbildung der sich am BZ aufhaltenden alkoholisierten Personen kommt.

Das Vorhandensein von Randgruppen kann eine potentielle Gefährdung der Sicherheitslage bedeuten, in den zuvor genannten Beispielen wurde dies durch die Aussagen einzelner Institutionen bestätigt. Selbst wenn es temporär zu Konflikten kommt, wird im Gesamtzusammenhang von keinem der Akteure ein dauerhaft akutes Konfliktverhältnis mit den Randgruppen benannt. Das Wissen um die Probleme ist da, man glaubt, diese ganz gut im Griff zu haben, kein „explizites Thema“ (Trans.: 14) was die Sicherheitslage betrifft.

Daraus schließen wir, dass die Probleme am BZ allgemein bekannt sind, d.h. sowohl die städtebauliche, als auch die Randgruppenproblematik. Je nach Perspektive des befragten Akteurs, stellen sich diese als bedeutend, oder nicht bedeutend dar. Insgesamt lässt sich jedoch die Aussage bestätigen, dass es aktuell keine bedeutende Sicherheitsproblematik am BZ gibt. Das Aufkommen der Randgruppen bedeutet zwar in mancher Hinsicht eine Erhöhung des Konfliktpotentials, insbesondere wenn es sich dabei um alkoholisierte Personen handelt, dieses scheint jedoch institutionell reglementiert zu sein und somit keine aktuelle Diskussionsgrundlage für Nutzungskonflikte auf institutioneller Ebene zu bieten. Wie das Aufkommen der Randgruppen reglementiert wird und wo sich potentielle Nutzungskonflikte hinsichtlich der anderen hier angesprochenen Probleme am BZ offenbaren, soll im nächsten Kapitel erörtert werden

3.3. Themenkomplex C: Koordination und Zusammenarbeit

C	ZA mit welchen Akteuren / Einschätzung der ZA	Art und Weise der ZA	konkrete Umsetzungen
BVG – SuS	S-Bahn; DB; verstärkt mit BP, hier die meiste / sehr gute ZA; weniger mit Landespolizei; noch weniger, aber „gleichgute“ und „lange“ ZA mit sozialen Akteuren; Gewerbebetreibenden	Regelmäßig runde Tische (monatlich, vierteljährlich, jährlich) und weitere Gespräche auf jeweilig verschiedener Leitungsebene, daneben auch direkte Absprache vor Ort des Einsatzes; mit soz. Akteuren nur ZA in Arbeitskreisen, u.a. AK City	mit BVG, S-Bahn, DB, Bundespolizei, aber kein konkreten Umsetzungsmaßnahmen genannt, außer Monitormitnutzung der Landespolizei im Gebäude der SuS, v.a. bei Großevents
Landespolizei	„Gute“ ZA mit Gewerbebetreibenden; BP; „sehr gute“ ZA mit sozialen Akteuren, mit Sicherheitskräften indirekt über BP; mit Bezirksamt jetzt verstärkt bei baulichen Veränderungen	Regelmäßig mit sozialen Akteuren (mind. einmal/Monat über AK Citybahnhöfe) = sehr eng; mit Gewerbebetreibenden, Bezirksamt auf eigene Faust (Gespräche),	Mitwirkung bei baulichen Veränderungen (Licht, Bänke, Geländer etc.), Wissens-, Informationsaustausch mit soz. Akteuren
Bundespolizei	mit allen, sehr intensiv mit DB - viele Berührungspunkte, BKA, LP besonders mit Abschnitt 27-sehr regelmäßig und intensiv, Bezirksamt, Ag City, Ag U7, geringe ZA mit BVG, ZA mit soz. Inst., → „hochgradig zufriedene“ ZA mit allen, ZA ist über Jahre sehr viel besser geworden	im Bereich LP auch eilzuständig tätig, mit allen sicherheitsrelevanten Akteuren am BZ „Verzahnung“, gegenseitiges Hospitieren, permanenter Kontakt zwischen Führungsgruppen und LP, mit Bezirksamt Abstimmung auf kommunaler Selbstverwaltungsebene, mit DB Sicherheit Ordnungspartnerschaft- Abstimmung, gegenseitiges Hospitieren bei Stadtmission	Mit DB Sicherheit gemeinsame Ordnungspartnerschaftsstreifen- Austausch von Lagebildern- regionale Sicherheitsbesprechungen, gemeinsame Streifen mit LP- gemeinsamer Präventionsstand bei 125Jahr Feier, Vereinbarung über ZA mit soz. Inst. Von BP initiiert
DB AG	DB Sicherheit primärer Partner vor Ort (Hausrecht); stärkster Partner BP, dann BVG; S-Bahn; ordnungspolitische Einrichtungen vom Streetworker bis mobile Küche (BM); ZA mit lokaler Politik (Bezirk / Senat) – mit allen konstruktive ZA	Gespräche, regionale Sicherheitsrunde, gemeinsame Konzeptionen	geplante gläserne Wache mit BP, die haben auch Zugriff auf Bahnkameras; Doppelstreife mit BP
Bezirksamt Bauwesen	mit allen + gute ZA mit Zoo + Immobilienanlieger + Betreiber der Tiefgarage + gute ZA mit Anrainern; zukünftig mit BP / Taxiinnung/-verband; mit BVG ganz tolle ZA; mit DB unzufrieden, teilweise Konfliktsituation; Zoofenster problematisch (Eigentümerwechsel); enge ZA mit Straßenverkehrsbehörde/ Verkehrslenkung Berlin; problematisch mit Senatsverwaltung weil zusätzlicher Entscheidungsgegner & bürokratische Hürde - dennoch mit allen effektive und hoch eingeschätzte ZA	Runder Tisch, wer hat welche Interessen und Harmonisierung dieser; Arbeitsgruppen bilden; Gespräche; Aufforderung zu baulicher Veränderung seitens der Polizei	Planmodifikationen durch Gespräche, Bildung von Arbeitsgruppen, effektive Stadtmöbel
Bezirksamt Wirtschaft	mit allen, da als Bezirksverwaltung mit allen Bereichen verbunden – ZA ist zufrieden, die meisten sind fast immer zu Gesprächen bereit, es gibt Konflikte, unterschiedliche Interessen, trotzdem muss man zu einer Einigung kommen; Negativbeispiel DB	Dialog findet auf allen Ebenen statt, niedrige, konkrete Ebene und politische Ebene; Gewerbeunternehmen Kontakt mit Wirtabt./Bauabt.; Ordnungsamtsverstöße Kontakt mit Polizei; Umgestaltung HP im Gespräch mit Anrainern, gemeinsam mit Bauabt., Gespräche mit DB Vertreter	noch nicht lange im Amt, bislang Dialoge auf allen Ebenen; Querverbindungen schaffen
GREAT BERLIN WHEEL	direkte ZA mit Bahn (Partner im Bauverfahren, Viaduktböden, Verkehrsträger); BVG; Zoo; Investor Tiefgarage + Bayerische Bau-Immobiliengruppe - mit den benötigten Akteuren (Bahn, BVG, Zoo) zufrieden, es läuft gut; mit Senatsverwaltung bestehen diametral unterschiedliche Sichtweisen bzgl. des Verkehrs	je nach aktueller Lage und Fortschritt, es gibt keine Turnustermine; Gespräche; Verträge	Viaduktböden von DB angemietet; mit BVG Kombiticket entwickelt; mit Bezirk Mitte Ideenwettbewerb für Terminalgebäude durchgeführt

Bahnhofsmission	gut und eng mit anderen soz. Inst. (Klientel überschneidet sich); gut mit Polizei („kurzer Draht“); sporadisch, teilweise gut mit Gewerbe; besonders unkompliziert mit DB; sehr gut mit Bezirksamt; sporadisch mit Arbeitskreisen, könnte mehr sein	Ein- und Umsteigegehilfen für Reisende der DB; mit Bezirksamt auf Trägerebene; sporadische Teilnahme an Arbeitskreisen	mit soz. Inst. Weitervermittlung der Klientel; Polizei offen für menschliche Lösungen; Gewerbe: Spenden; konzeptionelle Absprachen mit Bezirksamt
SUB/WAY e.V.	mit allen über Arbeitskreise: Zoo & Citybahnhöfe - Zufrieden mit der ZA; Arbeitskreise sind produktiv; Kuschkurs mit Polizei (keine Ausweiskontrollen, Ruhe am Bus)	Gegenseitige Schulungen: Landespolizei, Wachdienste, zum Abbau von Vorurteilen; Probleme am BZ werden in Arbeitskreisen angesprochen und führen zu internen / informellen Änderungen der anderen Institution → neues/problemfreies Handeln am BZ, Transparenz der Institutionen	Austausch an Informationen, Absprachen
Offroad Kids e.V.	Polizei; andere soz. Institutionen; AK Citybahnhöfe; BVG; AK Zoo; DB – mit allen positiv	Absprache, Problemreflektion in AK's, führt zu Verhaltensänderungen vor Ort	Polizei: Gegenseitiges „Hinter die Kulissen schauen“ Soz. Inst.: regelmäßiges Sehen, Informationsaustausch
Treberhilfe	mit allen über die Arbeitskreise - Sicherheitsdienste „lahm und eher blöd“; Kontakt zur DB könnte besser sein; Bezirksamt sehr gut	Dialog mit Polizei, AK City Bahnhof, DB, Kooperation mit Bezirksamt auf Trägerebene	Absprachen, Informationsfluss

Unser Interesse an der am BZ stattfindenden ZA begründet sich durch die im ersten Kapitel beschriebene Definition von Nutzungskonflikten. Wenn Nutzungskonflikt eine verhärtete Position zweier Parteien hinsichtlich der Nutzung eines Areals bedeutet, ist zu erwarten, dass durch die Betrachtung der ZA zwischen den von uns untersuchten Akteuren mögliche Nutzungskonflikte ersichtlich werden. Zusätzlich kann man Aussagen über den Umgang mit Situationen machen, die ein gewisses Nutzungskonfliktpotential haben, d.h. man bekommt einen Eindruck von dem Willen und dem Engagement der Akteure, Nutzungskonflikte präventiv zu vermeiden.

Maßgeblich für die Auswertung der ZA sind in diesem Fall die Interessen der Akteure, die auch in der Auswertung des Bocks A erörtert wurden. Bei gemeinsamen Interessen wird eine verstärkte ZA erwartet, die sich in diversen Kooperationen und gemeinsamen Strategien darlegt. Die Vorteile einer solchen ZA sind offenkundig und die Entscheidungsfindung beider Parteien wird eben durch die Gemeinsamkeit ihrer Interessen erleichtert. Als wichtig erweist sich hierbei aufzuzeigen, wie die ZA am BZ aussieht, wie ausgeprägt sie ist und welche interessenbezogene Projekte und Kooperationen in Planung sind, um ein Bild von den institutionellen Strukturen am BZ zu gewinnen. Wenn die Interessen unterschiedlich bzw. konträr zu einander sind, erhöht sich das Nutzungskonfliktpotential zwischen den Akteuren. Die ZA kann in diesem Fall Hinweise dafür liefern, wie die potentiellen Nutzungskonflikte angegangen werden und wo bzw. ab wann ein Nutzungskonflikt vorliegt. Im Folgenden wird

zunächst die ZA bei gemeinsamer Interessenlage und anschließend die ZA hinsichtlich potentieller Nutzungskonflikte diskutiert.

3.3.1. ZA bei gemeinsamer Interessenlage

3.3.1.1. Sicherheitsrelevante Interessen

Sicherheitsrelevante Interessen verfolgen primär die sicherheitsrelevanten Akteure am BZ. Damit sind die Landes- und die Bundespolizei gemeint, die als exekutive Organe für die Gewährleistung der Sicherheit am BZ verantwortlich sind. Die ZA zwischen diesen Akteuren ist stark ausgeprägt, vor allem bei Schnittstellen ihrer Zuständigkeitsbereiche, „in der Form, dass wir uns auf Abschnittsebene regelmäßig abstimmen, dass wir gemeinsam Streifen durchführen, dass wir die Lagebilder austauschen, dass wir bei 125 Jahre Bahnhof Zoo einen gemeinsamen Präventionsstand machen wollten, da gibt es also auch unzählige Maßnahmen, wie die Kooperation konkret aussieht“ (Trans.: 70). Diese ZA kann auch über die Zuständigkeitsbereiche hinausgehen, „dann wird man eilzuständig tätig und trifft dann da die Maßnahmen bis zum Erscheinen der Landespolizei“ (Trans.: 68). Auch stellt die BP das vorrangige Bindeglied bei der Zusammenarbeit zwischen den SuS-Kräften und der Landespolizei dar. (vgl. Trans.: 99)

Sicherheitsrelevante Interessen vertreten auch wirtschaftliche Akteure, insbesondere wenn für einen reibungslosen Betriebsablauf Sicherheitskräfte benötigt werden. Die Unternehmen BVG und DB haben dieser Art Interessen am BZ. In dieser Hinsicht findet eine ZA sowohl zwischen den beiden Akteuren, als auch zwischen den privaten Sicherheitsunternehmen und den Polizeidienststellen statt, die in erster Linie über die enge Kooperation der BP und der DB bzw. DB Sicherheit GmbH als eigenes privates Sicherheitsunternehmen erfolgt, „da gibt es eine Vereinbarung über die Ordnungspartnerschaft zwischen Bund und DB AG (...) die laufen eine Streife gemeinsam mit denen und in dem wir uns natürlich über alles das, was behördlich und privat an Sicherheitsmaßnahmen vorgesehen ist, abstimmen. Aber jeder in seinem eigenen Rechtskreis“ (Trans: 69). Die DB erwähnte in diesem Zusammenhang, dass man mit der BP eine „gläserne Wache“ konzipieren will, diese ist die Weiterentwicklung des Projektes „security-point“, wo einzelne Bürger oder Gruppen von Kontaktbereichsbeamten empfangen und betreut werden. Diese Maßnahmen dienen der Prävention von Problemen und Konflikten. Erwähnenswert erscheint ebenfalls, dass der Investor des Rads keine Bestrebungen hinsichtlich einer regelmäßigen ZA mit der Polizei angegeben hat. Als wirtschaftlicher Akteur ist die Great Berlin Wheel GmbH nur an Sicherheit im eigenen Betriebsbereich interessiert.

Da der Akteur jedoch noch nicht aktiv vor Ort ist, sind Sicherheitsabstimmungen noch nicht dringend notwendig. Es wird von uns angenommen, dass, wenn es zu externen Sicherheitsproblemen für die Great Berlin Wheel GmbH kommt oder die Polizei ein direktes Anliegen hat, eine ZA stattfinden wird.

Die ZA zwischen den Sicherheitsakteuren BP und LP und der politischen Ebene erfolgt temporär und konzentriert sich auf bestimmte Aufgaben oder Vorhaben, wie die 125Jahr Feier. „also immer dann, wenn es ganz normale Abstimmung auf so kommunaler Selbstverwaltung gibt, die mit uns getroffen werden müssen als Verwaltungsabsprachen, dann treffen wir die natürlich mit denen“ (Trans.: 69). Ebenso arbeiten LP und SuS-Kräfte nur bei Bedarf, wie etwa Großveranstaltungen, oder situationsbedingt vor Ort zusammen, womit ihre Befugnisse und Aufgaben meist ergänzend angewendet werden können.

3.3.1.2. Wirtschaftsrelevante Interessen

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Interessen existieren direkte Kooperationen zwischen den wirtschaftlichen Akteuren, die sich gemeinsamen Projekten widmen. Z.B. soll eine ZA zwischen der Great Berlin Wheel GmbH und der BVG stattfinden, deren Kern ein Ticket-Package ist. Des Weiteren kann „eben die Nähe zum Zoo oder die Nähe zwischen Rad und Zoo (...) für beide Seiten eine „win-win“ Situation werden, das ergeben auch entsprechende Gutachten, die das Land Berlin in Auftrag gegeben hat und wir werden voraussichtlich, das ist natürlich noch nicht ausverhandelt, mit dem Zoo auch ein Kombi-Ticket anbieten und dann streckenweise eine gemeinsame Vermarktung gegebenenfalls auch anstreben, aber das ist ein Prozess, der längst nicht abgeschlossen ist“ (Trans.: 25). Eine konkretere ZA hat sich zwischen der DB und der Great Berlin Wheel GmbH herausgestellt, die sich vornehmlich in der Nutzung der Viaduktbögen als Eingang zum Rad und in dem Bauprojekt allgemein definiert, so dass es während der Bauzeit „keine Setzungsschwierigkeiten oder ähnliches gibt (...) ansonsten ist die Bahn natürlich Verkehrsträger, wird sicherlich auch von unserem Projekt profitieren, zumindest was die Frequenzen im Nahverkehrsbereich angeht“ (Trans.: 25). Die Great Berlin Wheel GmbH kooperiert ebenfalls mit der Bayrischen Immobiliengruppe und dem Tiefgarageninvestor. Sie haben durch eine „vertragliche Vereinbarung“ die Tiefgarage „zu einem gemeinsamen Projekt gemacht, weil [man] das so auch viel besser politisch durchgeschoben kriegt. Das ist ja nicht unumstritten“ (Trans.: 28). An diesem Projekt ist die Great Berlin Wheel GmbH auch finanziell beteiligt, „in welcher Größenordnung und in welcher finanziellen Quote, das muss noch abschließend verhandelt

werden“ (ebd.). Die ZA zwischen den genannten Akteuren wird als positiv und zufrieden stellend bewertet. „Ein nicht genannter [Akteur] fällt mir gerade nicht ein, der Sinn machen würde und mit den genannten werden eigentlich immer all die Punkte, die gerade auch aktuell sind, sauber abgearbeitet, also da gibt es keinen Grund zur Klage gegenwärtig und auch keinen, sich etwas besser zu wünschen, als es ist, weil es läuft gut“ (Trans.: 25).

3.3.1.3. Politische Interessen

Politische Interessen werden in unserem Untersuchungsgegenstand durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf vertreten, welches sich übergeordnet für alle öffentlichen Interessen einsetzt und als Bezirksverwaltung mit allen Bereichen verbunden ist. In dieser Hinsicht gibt es Überschneidungen in der ZA, die intern als auch extern beschrieben werden können. Zwischen den von uns befragten Abteilungen des Bezirksamts zeigt sich die konkrete ZA am Beispiel der Gestaltung des HP und der Entwicklung des Rads. Zwischen den Abteilungen „sind wir natürlich in ständigem Kontakt“ (Trans.: 19). „Also wir versuchen da schon im Dialog dann auch diese Fragen zu erklären, die da offen entstehen und die haben ja bestimmte Wünsche und wir haben Wünsche, das wird da ausgetauscht und wir sind da als neutrale Instanz das Bezirksamt, diejenigen, die dann auch die Entscheidungen meistens dann vorbereiten und in vielen Fällen dann auch treffen“ (Trans.: 20). Neben der aktorsgruppeninternen ZA gibt es diesbezüglich auch eine externe bzw. übergreifende ZA, die sich am Beispiel „Runder Tisch Hardenbergplatz“ darstellen lässt und zugleich die Moderatorenrolle des Bezirksamts verdeutlicht. Organisiert wurde dieser vom Bezirksamt, eingeladen wurden die Investoren und Anrainer des HP, um zukünftige Aktivitäten dieses Areals betreffend und unter Berücksichtigung aktorspezifischer Interessen die Gestaltung zu koordinieren. Durch diese Arbeitsweise hat sich die ZA „einfach verbessert, weil wir nun mal wirklich alle Grundstückseigentümer eines begrenzten Areals an den Tisch holen und gesagt wird, wer macht wann was, wer hat welche Interessen, wie können wir die miteinander harmonisieren, koordinieren, das ist sicherlich schon ein Quantensprung in der Zusammenarbeit“ (Trans.: 13). Es gibt zwar partikulare aktorspezifische Interessen und die jeweiligen Akteure „kommen natürlich mit bestimmten Wünschen, die wir teilweise dann ablehnen oder nicht so wollen oder anders wollen, da gibt es natürlich Konflikte und trotzdem muss man dann zu einer Einigung kommen“ (Trans.: 20), insgesamt wird die ZA von politischer Seite jedoch als zufrieden stellend und effektiv betrachtet.

3.3.1.4. Soziale Interessen

Gemeinsame Interessen organisieren die sozialen Institutionen sowohl innerhalb der eigenen Akteursgruppe, aber auch über die Akteursgruppe hinweg. Gemeinsame Interessen werden bezüglich des Angebots an die Klientel organisiert, wobei die jeweilige Zielgruppe der Institutionen das Verhältnis in der ZA zueinander bestimmt. „Zum Teil überschneiden sich die Klientel. Wir haben es hier auch mit Drogenabhängigen zu tun, oder dann auch der Waschcontainer in der Hertzallee, natürlich auch von uns, von unseren Gästen, die erster Linie wohnungslos sind, genutzt werden“ (Trans.: 49). Gibt es Überschneidungen die Klientel betreffend, ist die ZA intensiver, wenn nicht, so besteht zwar ein Kontakt über die entsprechenden Arbeitskreise, jedoch keine direkte ZA.

Als konkrete Form der ZA mit wirtschaftlichen Akteuren wurden lediglich einige Sachspenden benannt, d.h. normalerweise findet keine ZA statt. Eine Ausnahme in der akteursübergreifenden ZA mit wirtschaftlichen Akteuren stellt das Verhältnis zwischen der BM und der DB dar. „Also die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn ist hervorragend und wunderbar, dass muss man so sagen. Wir haben ja auch hier in der Bahnhofsmision weiterhin nicht diesen Arbeitsbereich der Versorgung und Beratung von Menschen in besonderen Lebenslagen, sondern auch die Umsteige- und Einstiegshilfen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Da arbeiten wir ganz eng mit der Deutschen Bahn zusammen“ (Trans.: 49).

Aufgrund des Zuständigkeitsbereiches der am BZ vorhandenen sozialen Institutionen besteht eine ZA mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf. Auf Trägerebene wird diese als „sehr gut“ und „eher unkompliziert“ beschrieben und betrifft „Arbeitsabsprachen“, „konzeptionelle Absprachen“ (vgl. Trans.: 49) „Höchstens das fehlende Zeugnisverweigerungsrecht stellt sich weiterhin als strukturelles Problem dar. Das betrifft auch die Arbeit am Bhf. Zoo. Ich wünschte, wir hätten da einen ähnlichen Status wie Pfarrer oder Ärzte. Das behindert oder erschwert die Arbeit in schwierigen Einzelfällen manchmal doch erheblich“ (Trans.: 42).

3.3.2. ZA hinsichtlich potentieller Nutzungskonflikte

An der ZA zwischen den sozialen Institutionen und der Polizei lässt sich erkennen, dass unterschiedliche Interessen durchaus zu einer gemeinsamen Strategiefindung führen können, welche für beide Seiten von Vorteil sein kann. In der Auswertung des Blocks B wurde ein Nutzungskonfliktpotential bei bestimmten Randgruppen identifiziert, welches sich gegen

Passanten und Polizei richten kann. Diesem potentiellen Nutzungskonflikt wird trotz unterschiedlicher primärer Interessen dieser Akteure, zum einen die Betreuung der Klientel und zum anderen die Gewährleistung der Sicherheit, durch die intensive ZA entgegengesteuert, die in Form der Arbeitskreise (AK) „Citybahnhöfe“ und „Zoo“ stattfindet. Der Vorteil für die Polizeidienststellen liegt darin, dass das polizeiliche Instrumentarium erweitert wird, „d.h. wenn der dann bei uns aus dem Gewahrsamsbereich rauskommt, wie kann man dann Sozialarbeiter unmittelbar ran bringen, der den anspricht und vielleicht eine Anschlussbehandlung oder Anschlussbetreuung sicherstellt. Wie können wir die, die bei uns immer wieder polizeilich relevant sind, weil die können wir ja namentlich festmachen, die haben alle ihre Spitznamen und die kommen seit 100 Jahren zum Zoo und meine Beamten, die jetzt schon seit 10 / 15 Jahren hier sind, die kennen die alle, da kann man auch mal sagen, den kennen wir, spricht den doch mal an, wir haben schon die und die polizeiliche Vita, versucht doch mal euch gezielt um den zu kümmern“ (Trans.: 66). Die ZA zwischen der BP und den sozialen Institutionen wurde seitens der BP initiiert, „es gab mal das eine oder andere Schlüsselerlebnis, wo man gesagt hat, hier kann man an polizeiliche soziale Interventionen hängen und dann sind wir auf die zugegangen“ (Trans.: 72), „das haben wir als Projekt aufgelegt und auch Vereinbarungen dazu geschrieben, die dann beidseitig unterschrieben wurden, die ganzen Dienstgruppenleiter haben bei der Stadtmission hospitiert und sich einweisen lassen und anders herum auch, das war so eigentlich das intensivste, was wir in letzter Zeit gemacht haben“ (Trans.: 70). Die BP zeigt sich sehr engagiert in der ZA mit den sozialen Institutionen und ist nach Angabe „rundum zufrieden mit der Art und Weise, wie es abläuft, ich finde wir fahren richtig, so wie es jetzt abläuft“ (Trans.: 71). Die LP beteiligt sich ebenfalls an der ZA mit den sozialen Institutionen, „wir ja nun Abschnitt 27 nehmen regelmäßig teil, wir finden das sehr wichtig, man hält den Kontakt mit denen, lernt ihre Probleme kennen, die ja teilweise sehr unterschiedlich sind und man hat natürlich auch sehr hohe Aktualität, weil die haben ja einen sehr guten Überblick, wie viele Leute sie grad in der Betreuung haben“ (Trans.: 83). Die Befragten der LP betonen somit, dass die Ansammlung der sozialen Institutionen vor Ort ihnen auch konkrete Vorteile für die tägliche Polizeiarbeit schafft. Dagegen sieht die BVG keine Vorteile beziehungsweise Interesse an einer Zusammenarbeit, bzw. arbeitet auch kaum mit den sozialen Institutionen zusammen: „Mit den sozialen Akteuren gibt es nur den Arbeitskreis City, wo wir involviert sind.“ (Trans.: 99) Für die sozialen Institutionen ist der elementare Vorteil der ZA, dass ein „Freiraum“ (Trans.: 62) für die Randgruppen und die Ansiedlung des institutionellen Hilfeangebots in der

Jebensstrasse geschaffen wurde. Das Vorhandensein eines Ortes, indem der Aufenthalt der Randgruppen akzeptiert wird und diese fern von hoher Fluktuation betreut werden, ist einer der Hauptgründe, dass potentielle mikrosoziologische Nutzungskonflikte zwischen den Randgruppen und den Reisenden bzw. Konsumenten, sowie zwischen den Sicherheitskräften und den Randgruppen entschärft werden konnten. Die Konzentration des Hilfeangebots der stationären, sowie der mobilen sozialen Institutionen an diesem Ort fördert ebenfalls die ZA untereinander.

Die Foren AK Zoo und AK Citybahnhöfe werden von den Polizeidienststellen und den sozialen Institutionen sehr positiv beschrieben. In diesen Gremien findet eine vorbildliche ZA statt, die sowohl aktorsgruppeninterne gemeinsame Interessen harmonisiert, als auch stark konkurrierende institutionelle Interessen, die sich z.B. in dem restriktiven Umgang sicherheitsrelevanter Akteure mit den Randgruppen äußern können, durch eine enge Kooperation abbaut. Hier werden konkrete sicherheitsrelevante Maßnahmen zur ZA vor Ort abgesprochen, durch gegenseitige Schulungen wird die institutionelle Transparenz und Kooperationsbereitschaft erhöht.

Durch unsere Interviews ergaben sich auch potentielle Nutzungskonflikte, die keinen mikrosoziologischen Bezug haben, sich jedoch aus unterschiedlichen institutionellen Interessen herleiten lassen.

Einen dieser potentiellen Nutzungskonflikte konnten wir zwischen der Great Berlin Wheel GmbH und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ausmachen, wobei die Senatsverwaltung von uns hierbei übergeordnet zu den politischen Akteuren gezählt wird. Die ZA dieser beiden Akteure war bereits bei der Standortplanung des Rads schwierig (vgl. Trans.: 22) und gestaltete sich erneut problematisch, als es um die Frage der Tiefgarage und der entsprechenden Verkehrslenkung ging. „Eines kann ich nicht verstehen, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vertritt hier über weite Strecken die Auffassung, dass man jeglichen Parksuchverkehr vermeiden kann, wenn man keine Stellplätze vorhält und das ist ein atemberaubender Quatsch, aus meiner Sicht (...) Wenn man kein adäquates Angebot schafft, dann vermeidet man nicht Parksuchverkehr, sondern schafft sich ein Problem, nämlich dass irgendwelche Leute geballt dort die Knoten verstopfen und gegebenenfalls dann dort parken, wo es nicht unbedingt gewünscht ist. Aber da sind die Sichtweisen diametral unterschiedlich, an dieser Stelle“ (Trans.: 28).

Ein weiterer potentieller Nutzungskonflikt zwischen politischen und wirtschaftlichen Akteuren zeigt sich bei der Gestaltung des HP. Während das Bezirksamt den HP als öffentlichen Raum für Veranstaltungen nutzen möchte, plant die DB die Errichtung eines Shoppingcenters auf diesem Grundstück. Die konkurrierenden Interessen der Akteure haben dazu geführt, „dass man „mit der Bahn im Moment einen Konflikt“ (Trans.: 12) hat. Problematisch ist die ZA mit der DB auch, da die Akteure sehr häufig wechseln und „auch problematisch, wenn sie auf so Kleinigkeiten achten“ (Trans.: 12). Die DB wurde mehrfach gebeten, Beschmierungen, Plakatierungen, Graffiti, Taubenschutzgitter wieder in Ordnung zu bringen, diesbezüglich wurde seitens der DB allerdings mitgeteilt, „dass man in Zukunft Graffiti überhaupt nicht mehr beseitigen wird, außer wenn sie einen radikalen oder antisemitischen Hintergrund haben, [aber] das ist dann schon ein schwerer Umgang“ (Trans: 13).

Ein weiteres Beispiel dafür, dass die ZA auf Bezirksebene mit der DB nicht zufrieden stellend ist, wird noch einmal anhand des Verlustes der Fernverkehrsfunktion des BZ verdeutlicht: „Im Moment hat es sich durch die Person Mehdorn so verkrustet, dass man jetzt nicht, solange Mehdorn Bahnchef ist, kriegt man es nicht mehr gebacken, das ist klar“ (Trans.: 7). In dieser Hinsicht ist man „stinkesauer auf die Bahn, dass die wirklich auch auf diese Forderungen des Bezirkes überhaupt nicht eingehen, mit den Fernbahnzügen, dass der Mehdorn auch wirklich nicht einsichtig ist“ (Trans.: 20).

Letztendlich liegt hier kein Nutzungskonflikt vor, das Verhältnis wird zwar an mehreren Stellen als schwierig bezeichnet, „trotzdem ist es nicht so, die Bahn verschließt sich nicht vor Gesprächen, wenn es drauf ankommt und um konkrete Themen geht, insofern gibt es da zwei Seiten der Medaille“ (ebd.).

Die dritte Konfliktlinie zeigt sich innerhalb der politischen Akteursgruppe, zwischen dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. An dieser Stelle gab es den Versuch der Senatorin dem Bezirk die Bauleitplanung für das Gebiet BZ zu entziehen und damit die Kompetenz für Gestaltung des Areals HP an sich zu nehmen. Dies hat sich inzwischen erledigt, dennoch ist das Verhältnis weiterhin problematisch, da das Ergebnis die Bildung einer Lenkungsgruppe gewesen ist, die „allerdings auch etwas Bauchschmerzen bereitet, weil es eine neue bürokratische Ebene letztlich darstellt, also dass jetzt noch mal ein Lenkungsgremium besteht aus dem Stadtrat Mitte, Stadtrat Charlottenburg-Wilmersdorf, zusammen mit der Senatorin oder Senatsbaudirektorin auch alle Vorgehen auch

noch mal aufschraubt und führt noch mal einen zusätzlichen Entscheidungsträger ein“ (Trans.: 13).

Insgesamt kann für diesen Themenkomplex noch gesagt werden, dass eine ZA zwischen allen von uns befragten Akteuren stattfindet. Diese kann verschiedene Formen annehmen, wie z.B. allgemeiner Interessen- und Informationsaustausch, Erfahrungsaustausch oder auch konkrete Kooperationen und Vereinbarungen. Die ZA findet auf verschiedenen Ebenen statt, d.h. sowohl zwischen den Beschäftigten vor Ort, als auch auf Management-Ebene. Des weiteren lässt sich feststellen, dass ZA akteursgruppenintern und auch akteursgruppenübergreifend stattfindet, zum Einen basierend auf gemeinsamen Interessen, zum Anderen begründet auf gemeinsamen Zielsetzungen, wobei in diesem Zusammenhang die ZA zwischen der Polizei und den sozialen Institutionen, sowie die ZA zwischen privaten und öffentlichen Akteuren hervorzuheben ist. Diese, durchaus als positiv zu betrachtenden Entwicklungen haben zur Schlichtung und Vorbeugung von Konflikten, sowie zur Koordination und Förderung von diversen institutionellen Interessen am BZ beigetragen.

3.4. Themenkomplex D: Wandel BZ

D	Wandel generell am BZ	Mythos BZ	Verlust der Fernverkehrsfunktion
BVG – SUS	Ruhiger, sicherer geworden, auch dank verstärkter Überwachung; weniger Probleme; früher, deutschere BTM-Szene, dadurch leichterer Umgang, aber weniger Handel; heute verstärkte Respektlosigkeit; Verlagerung der Szenen an verschiedene Orte der Stadt	Anlaufpunkt für alle Berlingäste, Drogensuchende; jeder kennt ihn, jeder weiß von Szene (Christiane F.) rund um ihn	deutliche Entlastung für Arbeit durch geringeren Touristenanteil, dadurch auch weniger Taschendiebe, Bettler
Landespolizei	Arbeit: heute stärkere Präsenz der Polizei vor Ort, andere (effektivere/intensivere) Polizeistrategien); Entzerrung, Verschiebung der Szenen (Hansapalast), (+ weniger Drogenmissbrauch/verkauf, weniger Prostitution); ruhiger durch weniger Reisende, trotzdem starke Präsenz der Randgruppen	besteht noch aber nicht mehr so „dramatisch“, viele zu jung für Christiane F., aber immer noch Anlaufpunkt für Trebegänger, Ausreißer, Drogenkäufer	erheblich leerer; Konflikte der Parkplätzeweiser, Taxifahrer dadurch weg; weniger Reisende, aber für Randgruppen unerheblich
Bundespolizei	Sicherheitslage hat sich verbessert, Taschendiebstahl exorbitant zurückgegangen, Verlagerung eher Hauptbahnhof, Übergriffe (Pöbeleien, zur Wehr setzen) auf Polizisten hat zugenommen	Gibt und gab nie einen Mythos, Christiane F. Zeiten kann er nicht beurteilen, kennt nur das Buch, polizeiliches und soziales Instrumentarium hat sich seit damals weiterentwickelt, Problematik überschaubar, kein Problem	Aus polizeilicher Sicht nicht schlimm, problematisch wäre, wenn die Fernzüge an beiden Bahnhöfen halten würden
DB AG	West-City in Teilbereichen erneuerungsbedürftig; hat sich schon vieles verbessert, positiver Trend; früher waren da andere Szenen	gibt es bei den Mitarbeitern, es ist was besonderes am Zoo zu arbeiten, Geschichte des BZ, touristischer Ort, Not von Fernweh, Relikt aus der Vergangenheit	gute Notlösung, aber eigentlich kein klassischer Durchgangsbahnhof; weniger Fernverkehrsreisende, aber S-Bahn ist der entscheidende Anteil; wirt. für einige Gewerbeeinheiten schlechter (fernverkehrsaffin), aber es gibt neue Standorte, neue Bahnhöfe
Bezirksamt Bauwesen	im Vergleich zu den 80ern haben sich Probleme verringert; Drogenkonsum nicht mehr so sichtbar; unterschiedliche Wellen in der öfftl. Wahrnehmung; durch Veränderungen bis fiktiv 2011- City West hätte eine neue Adresse	City West insgesamt (des Westens, Dualismus durch Teilung der Stadt)	sicherheitstechnisch kaum eine Veränderung; wirt. durch AG City 8% weniger Passanten auf Joachimstalerstr.; BVG sieht praktisch keine Reduzierung; Hoffnung aber noch immer da, dass BZ wieder Fernhaltebahnhof wird
Bezirksamt Wirtschaft	früher positives Image, dann Abwärtstendenzen (Wiedervereinigung, Hauptbahnhof), jetzt Hoffnung für City West, Bedürfnis nach Veränderung überall erkennbar	Kinder vom BZ (Christiane F.) hat nachgelassen; Eingangstor zum Westen – damals positives Image	Image ist da, dass es abwärts geht, wie geht es mit der City West weiter; für Läden selbst Katastrophe (rapider Absturz); Bahnhofshalle ist leerer, andere Sphäre, weniger los; subjektive Sicherheitsgefühl besser geworden, weniger sind im Schattenbereich da; allerdings im Nahverkehrsbereich keine Veränderungen; Neubauten geplant (Saturn, Rad etc.) führt zu neuem Selbstbewusstsein, Verlust war zwar schmerzlich, wird aber verkraftet
GREAT BERLIN WHEEL	Frequenzen haben sich verändert (Hauptbahnhof, Knut); Zurückversetzt sein gegenüber City Ost, ist jetzt aber wieder im kommen	Christiane F. (Wir Kinder vom Bahnhof Zoo); heute Verkehrsknotenpunkt; Begriff Zoo in erster Linie Zoologischer Garten	Frequenz ist eine andere geworden, Situation der Einzelhändler im Bahnhof zu deren Nachteil, Thema war seit 1994 angekündigt, hätte man eher drüber sprechen sollen
Bahnhofsmission	Ruhiger; bauliche Veränderungen haben überhaupt keine Auswirkungen gehabt	für unsere Gäste ist es kein Mythos, Mythos in Medien auftaucht: Christiane F. Neuankömmlinge: BZ als mythischer Ort: Chr. F. und Kontakte knüpfen	Vergleich Hauptbahnhof: BZ ist ein gewachsener sozialer Brennpunkt (war er auch schon vorher)
SUB/WAY e.V.	früher alles im BZ abgespielt, heutzutage draußen; alles ist ruhiger geworden; geringerer Durchlauf an Klientel, kleine überschaubare Gruppe, neue Medien → direktes Treffen ohne über BZ	Mythos gibt's noch: Schulklassen. Aber die Mädels gibt es nicht mehr am BZ	Tag X, seit dem ist alles anders. Früher wabbernde Masse, jetzt kann man durch den BZ durchsehen. Strategiewechsel der Polizei: Gesocks am Zoo lassen, Renaissance des BZ
Offroad Kids e.V.	Ruhiger, überschaubar geworden; weniger Klientel/Nutzer, neue Medien	gab es, hat aber mit heute nichts zu tun Klientel sucht verstärkt den Alexanderplatz auf	für Klienten hat sich nichts geändert, seit dem ist Ruhe am BZ
Treberhilfe	Topographie des BZ; Kriminalitätszahlen sind stark zurückgegangen; Verlagerung der Szene; Konflikte haben sich nicht verändert	Mythos ist tot	Null Auswirkung auf Klientel

D	Radpläne	Zukunft der sozialen Institutionen	Zukunft der Randgruppen
BVG - SUS	keinerlei Veränderungen erwartet, weiß von keinem Austausch mit Great Wheel	bei Jebensstraße Verdrängung erwartet, hat sich da keine Gedanken gemacht	Erwartet nicht so viel mehr Touristen, daher auch keine Zunahme bei den mit Touristen einhergehenden Randgruppen wie Taschendiebe, Bettler, wenn, dann eher Veränderungen in Jebensstraße
Landespolizei	Umgestaltung der Jebensstraße wird Problem, auch für sozialen Akteure, Zufahrt zum Rad fällt in Abschnitt 27, Radstandplatz aber nicht; neue Verkehrsplanung; je mehr Menschen, desto mehr Taschendiebe	man dachte schon bei Newton Museum, dass es Probleme gibt; durch Umgestaltung durch Rad evtl. Bedrohung, Investoren sind immer an „optischer Sauberkeit“ interessiert	Bettler bleiben auf jeden Fall; je mehr Menschen, desto mehr Taschendiebe, alle anderen k.A.
Bundespolizei	Findet er eine „schöne“ Idee, sieht keine Probleme hinsichtlich polizeilicher Arbeit, erwartet keine Taschendiebstahlzunahme	Sieht hier keine Auswirkungen, sind etabliert	Sieht hier keine Auswirkungen, sind etabliert
DB AG	wird als Neues begrüßt, zusätzliches neues Produkt; kleiner Magnet; persönlich noch kein Kontakt, aber vermutlich im Topmanagement	kommt auf die Verkehrswegeleitung an	Kann er nicht beurteilen, verweist auf den Betreiber
Bezirksamt Bauwesen	positive Einstellung; lange nichts passiert, Hingucker; wirtschaftliche Anziehungskraft, alle Unternehmen werden profitieren; neue Wegebeziehung zur Spreestadt	es ist sinnvoll, solche Einrichtungen klientelnah zu haben	Erhofft sich, dass die Drogensituation (Umschlag und Konsum) eingedämmt wird
Bezirksamt Wirtschaft	Bereicherung für die City West; Aussichtsrad (pro); Attraktion; Verbindung von Urbanität, Blick auf Stadt/Kudamm/Zoo/Wissenschaft	überhaupt nicht einschätzbar; kein Wissen darüber; gegen Verlagerungspolitik, für aufsuchende Drogenarbeit	ist nicht steuerbar, ob sie sich dort weiter aufhalten wollen oder Richtung Tiergarten verlagern
GREAT BERLIN WHEEL	mit dem Rad werden sich Frequenzen erhöhen; sowie Attraktivität der Einzelhandelsflächen	Ist unabhängig zum Projekt zu sehen, wenn es soziale Probleme gibt, die solcher Einrichtungen bedürfen, wird die Frage standortunabhängig zu beantworten sein	nicht gefragt, da bei Frage nach Randgruppe keine genannt
Bahnhofsmission	wünschen sich Kontakt und ZA, AG Putzkolonne aus ehrenamtlichen Mitarbeitern und jugendlichen Gästen: 2 mal in der Woche Jebensstraße sauber machen	wollen am Standort bleiben, sicher ist aber nichts	wird sich nichts verändern
SUB/WAY e.V.	mehr Touristen mit einer lockeren Mark in der Tasche	sie werden weiterhin gebraucht	neue Kundschaft für Klientel; höchstens Befürchtung von Befreiungspolitik wie am Potsdamer Platz → da wird man keinen sehen der schnorrt, aber muss man sehen
Offroad Kids e.V.	kann mir nicht vorstellen, dass da viel passieren wird; wird fürs Klientel interessant weil mehr Leute am BZ	für Off Road Kids wird sich erst mal nichts verändern	Szene weicht eventuell aus (aufsuchende Streetwork folgt)
Treberhilfe	wegfallender Platz in Jebensstraße / Hertzallee wird ein Problem (ist Freiraum, der geschaffen wurde)	echte Streetwork wieder gefragt, mobile Institutionen mit Bussen bekommen Probleme	Problem, wenn kein Parkraum mehr in Jebensstraße, wenn Geschäfte entstehen

BP = Bundespolizei; BZ = Bahnhof Zoologischer Garten, DB = Deutsche Bahn, HP = Hardenbergplatz, ZA = Zusammenarbeit

In diesem Gesprächsabschnitt soll herausgefunden werden, ob und wie die befragten Institutionen einen Wandel am BZ sehen. Mit dem Wandel am BZ wird auch ein Wandel hinsichtlich der Nutzungskonflikte verknüpft. Die historische Perspektive, sie wird durch die Frage nach dem Mythos BZ eingeführt, soll es ermöglichen, Rückschlüsse auf die aktuellen, sowie zukünftigen Ursachen für Nutzungskonflikte am BZ zu ziehen.

Als Eckpfeiler eines Wandels, der mit Randgruppen verbunden werden kann, wurde speziell der Mythos „Christiane F.“ eingeführt und erfasst sicherheitsrelevante Nutzungskonflikte. Ein weiterer Eckpfeiler wird mit dem Verlust der Fernverkehrsfunktion am BZ gesehen, der von sicherheits- und wirtschaftsrelevanten Auswirkungen begleitet wurde. Der Bau des Rads geht mit einem weiteren Wandel einher, der hauptsächlich von wirtschaftlicher Bedeutung für die Entwicklung am BZ ist.

3.4.1. Mythos BZ ohne Randgruppenbezug

Zunächst haben wir ganz allgemein nach einem Mythos BZ gefragt, damit wollten wir herausfinden, ob unsere Akteure einen Mythos außerhalb der Christiane F. Problematik identifizieren. Die BP verbindet beispielsweise mit dem BZ keinen Mythos. „Mythos nicht. Mythos wäre mir zu belegt, vom Begriff her. Mir fällt aber auch kein treffender Begriff ein, aber Mythos nicht, nein“ (Trans.: 73), dies begründet er mit der Aussage: „Hier ist nichts Mythisches. Also etwas unwobenes, undurchsichtiges, das gibt es hier nicht“ (ebd.). Der erst kurzfristig am BZ involvierte Akteur Great Berlin Wheel GmbH spricht dem BZ ebenfalls keinen Mythos zu, er beschränkt sich auf eine aktuelle Einschätzung des BZ als bedeutenden Verkehrsknotenpunkt. Diese funktionale Komponente wird vom Vertreter der Abteilung Bau um den positiv konnotierten Mythos des BZ als „Eingangstor [...] zum Westen“ (Trans.: 17) erweitert. Ein Mythos außerhalb der Randgruppe wird mit dem BZ insofern verknüpft, als dass die weltpolitische Lage während der Ära des Kalten Krieges sich am BZ manifestierte.

Eine mythologische Besonderheit des Verkehrsknotenpunktes BZ wird während der deutschen Teilung von der DB der Berliner Insellage innerhalb Ostdeutschlands zugeschrieben, die Interzonen-Züge zwischen West-Berlin und West-Deutschland hatten hier ihren Start bzw. ihr Ziel. Der Hinweis durch die Abteilung Bau „es war ja immer schwierig, da überhaupt Zugang zu haben“ (Trans.: 8) deutet hier auf eine besondere sicherheitspolitische Konstellation am BZ während der deutschen Teilung hin, denn das Bahnhofsgelände selbst lag nicht im Zugriffsbereich der Westberliner Polizei, sondern im Bereich der DDR-Bahnpolizei.

Auch nach der Wiedervereinigung bleibt der BZ eine Attraktion und gehört zum touristischen Erlebnis für Berlinbesucher.

Auch der Leiter der SuS-Kräfte der BVG betont den jeweils individuellen Bezug zum Bahnhof, der wiederum mit einer persönlichen „mythischen“ Vorstellung zusammenhängt, weil “[...] der Mythos Zoo natürlich für Westberliner ein anderer ist als für Ostdeutsche, Ostberliner. Jeder hat generell einen Bahnhof mit einem Mythos. Wenn man früher wohin wollte, wo was los ist, fuhr man halt zum Zoo.“ (Trans.: 104)

3.4.2. Mythos Christiane F. mit Randgruppenbezug

Neben dem gesamtstädtischen Bezug des Mythos BZ werden von der Treberhilfe für einen Wandel am BZ auch topographische Veränderungen benannt. „Früher konnte man den BZ ja mit einem riesengroßen Badezimmer vergleichen. Alles war ja so ekelhaft. Die ganze Kacke, das Gelb und das Türkis“ (Trans.: 61). Hier werden Effekte einer neuen Nutzergruppe angesprochen, die als Symptom eines entstehenden Konfliktes auf mikrosoziologischer Ebene am BZ interpretiert werden können.

Bundesweit berühmt für seine „Szene“, welche als Ursprung für die Diskussion um die sicherheitsrelevante Zweckentfremdung durch Randgruppen am BZ angenommen wird, wurde der BZ durch das Buch „Christiane F. – Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“. Wir verknüpfen mit dem „Mythos Christiane F.“ ein daraus entstandenes Nutzungsinteresse am funktionalen öffentlichen Raum, welches mit den bestehenden gesellschaftlich zugeschriebenen Interessen hinsichtlich der Reise- und Kauf tätigkeit des Verkehrsknotenpunktes BZ divergiert und somit das Potential für vergangene und aktuelle sozialräumliche Nutzungskonflikte begründet. Die Mythenbildung diesbezüglich wird durch die Aussage „das erste, was ich je in meinem Leben mit dem Bahnhof Zoo, mit dem Begriff verbunden habe, war der Film Christiane F. „Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“ (Trans.: 28) bestätigt. Wir verknüpfen damit die Annahme, dass das Buch zu einer bundesweiten Mythenbildung führte, die noch immer Wirkung hat. Laut Off Road Kids war die Szene (Randgruppen) für die Aufrechterhaltung der Reise- und Kauf tätigkeit am BZ früher von bedeutenderer Sicherheitsrelevanz, so „war die Szene damals viel größer, es war viel mehr los und viel wilder.“ (Trans.: 57). Die BP kann einen sicherheitsrelevanten Bezug des Mythos „Christiane F.“ zu den aktuellen Randgruppen am BZ nicht bewerten, da dem Vertreter der Vergleich fehlt. Die Situationen, die im Buch beschrieben werden, „das lässt sich meines Erachtens sowieso nicht auf den Bahnhof Zoo projizieren“ (Trans.: 73). Die LP betätigt zwar

den Mythos „er besteht noch, aber nicht mehr so dramatisch“ (Trans.: 88)), eine aktuelle Sicherheitsrelevanz wird den Randgruppen ebenfalls abgesprochen. Sozialrelevante Vertreter stimmen dieser Aussage zu. Der Rückgang der „Kriminalitätszahlen“ (Trans.: .61) und der weitestgehende Rückgang des „sichtbaren“ Drogenkonsums (Trans.: .8) weisen auch darauf hin, dass ursprüngliche sicherheitsrelevante Nutzungskonflikte, welche den Ursprung des Mythos „Christiane F.“ begründeten, beigelegt werden konnten. Institutionelle Maßnahmen sicherheitsrelevanter Akteure verfolgen dabei auch restriktive Strategien, „aufgrund der deutlicheren Präsenz der Wachdienste und der Überwachungskameras“ (Trans.: 44). Kooperative institutionelle Maßnahmen zwischen sicherheits- und sozialrelevanten Akteuren umfassten dabei die Schaffung eines „Freiraum“ (Trans S.62) in der Lebensstraße und damit einen Strategiewandel der gegenseitigen institutionellen Transparenz, die zu einem veränderten „Kontakt oder Umgang“ (Trans.: 42) der polizeilichen Stellen mit den sozialen Institutionen führte. Dagegen ist für den BVG-Sicherheitsdienst Christiane F. immer noch ein fester Begriff und darüber hinaus nicht minder anziehend als in den 1980ern: „Jeder in ganz Deutschland kennt Christiane F.. Teilweise sogar in ganz Europa.“ (Trans.: 104)

Der Technologische Fortschritt wird von den Experten der sozialen Institutionen für einen Wandel in der Bedeutung des BZ für die Randgruppen selbst verantwortlich gemacht. „Erklärungsmodell für die Veränderungen sind ganz klar die neuen Medien“ (Trans.: 43). Aufgrund neuer Kommunikationsmöglichkeiten wie z.B. das Internet oder Handy, können Neuankömmlinge in Berlin den Kontakt zur Szene schon vor der Ankunft am BZ aufnehmen. „Früher fuhr man halt in die Stadt und weil man nicht wusste, wo man hingehen sollte, stellte man sich halt an den Bahnhof“ (Trans.: 42). Der BZ wird durch die veränderte Kommunikation nicht mehr als kollektiver Ort der ersten Kontaktaufnahme gebraucht und wird so auch für die Szene nur noch zum funktionalen Ort der Reisetätigkeit, wo man in Berlin ankommt, bevor man nach einer vorherigen Verabredung per Telefon oder Internet gezielt den Aufenthaltsort der eignen Bezugsgruppe aufsucht. Als weiteren Aufenthaltsort der Szene wird von Off Road Kids der Alexanderplatz, „Alex“ (Trans S.57) angegeben. Das bestätigt auch die BVG, auch wenn der BZ immer noch als vorrangigen Umschlagplatz für Drogen ausgemacht wird. „Da kommt keiner auf die Idee zur Weinmeisterstraße zu fahren. Vielleicht noch zum Alex. Aber der Zoo ist halt der Klassiker.“ (Trans.: 104) Grundsätzlich jedoch verliert der BZ so in Bezug auf die Drogen- und Prostitutionsszene seine ursprüngliche Bedeutung. Nutzungskonflikte, wie sie dem BZ aufgrund des Mythos „Christiane F.“ in der Vergangenheit zugeschrieben wurden, sind heute nicht mehr von Bedeutung.

Mit einem Mythos am BZ ohne Randgruppenbezug konnte zunächst ein Mythos aufgrund der geopolitischen Lage identifiziert werden. Als Eckpfeiler einer sicherheitspolitischen Analyse des Wandels am BZ hat die Erhebung gezeigt, dass kein aktueller Bezug zwischen dem Mythos „Christiane F.“ und den heutigen Randgruppen am BZ hergestellt werden kann. Damals wurden sozialräumliche Strukturen geschaffen, die noch heute für die Randgruppenmitglieder selbst, als auch für die Arbeit der sozialen Institutionen von Bedeutung sind. Der Raum in der Lebensstraße ist ein institutionell akzeptierter Raum, wo den Randgruppen die Möglichkeit des Aufenthalts nicht verwehrt wird und die sozialen Institutionen den Platz finden, ein erweitertes Hilfeangebot z.B. zum Drogenkonsum oder der ärztlichen Versorgung oder Beratung bereit zu stellen. Auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Interessen wurden anfängliche mikrosoziologische Nutzungskonfliktpotentiale durch die Schaffung des Freiraumes in der Lebensstrasse entschärft.

3.4.3. Wandel durch Fernverkehrsverlust

Mit einem Wandel hinsichtlich des Verlustes der Fernverkehrsfunktion am 28. Mai 2006 wurde ein Bedeutungsverlust des BZ als Verkehrsknotenpunkt identifiziert. Zwar ist mit dem Funktionsverlust laut DB kein signifikanter Verlust hinsichtlich der Frequenz verbunden, „der Fernverkehrsanteil ist nicht der entscheidende Anteil, wenn man von der Frequenz redet, der Fernverkehrsanteil ist 10 bis 20% von der gesamten Bahnhofsfrequenz, das entscheidende ist der S-Bahn Anteil, der bringt die Frequenz mit 1000 je Zug“ (Trans.: 35), für eine randgruppenspezifische Sicherheitsproblematik ist dennoch die Fernverkehrsfunktion als qualitativer Faktor bestimmend. Sicherheitsrelevante Aspekte betrafen dabei die Kleinkriminalität, beispielsweise der „Taschendiebstahl am Zoo ist ganz exorbitant runter gegangen, weil der Fernverkehr fehlt“ (Trans.: 74). Auch aus Sicht der BVG-Sicherheitskräfte hat die Kleinkriminalität nachgelassen: „Für unsere Arbeit ist es [der Fernverkehrsverlust] ne deutliche Entlastung, weil der Anteil der Touristen deutlich gesunken ist und damit die Attraktivität für bestimmte Personenkreise - Taschendiebe, etc - doch stark nachgelassen hat.“ (Trans.: 103) Auch für die LP hat der Fernverkehrsverlust Veränderungen für die tägliche Arbeit am BZ mit sich gebracht, da der „Bahnhof ist einfach leer und sicherlich auch insofern für andere, die schnorren, nicht mehr so interessant.“ (Trans.: 88)

Dies begründet sich auf mikrosoziologischer Ebene in einem geringeren Gefahrenpotential aufgrund des veränderten Nutzerverhaltens, denn die erschwerten prozessualen

Rahmenbedingungen und der geringere zu erwartende Nutzen, „die haben eine kleine Tasche dabei, gehen raus und gut ist“ (Trans.: 75) entschärften ein sicherheitsrelevantes randgruppenspezifisches Konfliktpotential am BZ. Die positive Einschätzung der sicherheitsrelevanten Institutionen teilen auch die Vertreter der sozialen Institutionen. Die BP bemerkt: „hätte ich hier Fernzüge und am Hauptbahnhof, dann hätte ich größere Probleme“ (Trans.: 74). In Bezug auf sicherheitspolitische Aspekte wird der Verlust der Fernverkehrsfunktion positiv für den BZ gesehen. Die Abteilung für Wirtschaft bestätigt eine positive Entwicklung die Sicherheitslage betreffend, die aber nicht zwangsläufig mit den Randgruppen verbunden sein muss: „Ich habe das Gefühl, dass das subjektive Sicherheitsgefühl besser geworden ist, weil einfach viel weniger los ist, weil damit auch weniger, sage ich mal im Schattenbereich da sind, das ist so meine Wahrnehmung, aber das ist schon wieder sehr subjektiv“ (Trans.: 17). Hinsichtlich der am BZ institutionalisierten Randgruppen messen die Vertreter der sozialen Institutionen dem Verlust der Fernverkehrsfunktion am BZ nur eine geringe Bedeutung bei, „also es hat sich von den Problemlagen her nichts verändert“ (Trans.: 62). Ebenso sieht die LP nur einen Rückgang bei Bettlern, dennoch sei in Bezug auf das „Klientel an sich, [da ist] es nach wie vor ähnlich. Da ist das nicht so dramatisch, ob wir jetzt 200 000 Fahrgastbewegungen oder 130 000 Reisebewegungen am Tag haben. Für die sind 130 000 auch lukrativ.“ (Trans.: 89)

Bezüglich der wirtschaftlichen Interessen am BZ hat der Funktionswandel durch den Fernverkehrsverlust für die Einzelhändler und die wirtschaftliche Anziehungskraft negative Konsequenzen gebracht. Ein verringerter Anteil der Reisenden durch den Wegfall des Fremdenverkehrs wird von der Abteilung Wirtschaft für eine geringere wirtschaftliche Aktivität verantwortlich gemacht, „für die Läden selber am Bahnhof eine Katastrophe, für die ist es natürlich ein ganz rapider Absturz“ (Trans.: 17), darüber hinaus beobachtet er auch „Abwärtstendenzen“ (Trans.: 17) über die Grenzen des BZ hinweg, für die City West insgesamt. Der Wegfall der Fernverkehrsfunktion wird von der Abteilung Bau als „schmerzlich“ (Trans.: 17) für den Kudamm bezeichnet. Die politischen Akteure machen den Verlust der Fernverkehrsfunktion als maßgebend für die gesunkene wirtschaftliche Aktivität verantwortlich. Die DB misst dem Funktionswandel hingegen eine differenzierte Bedeutung bei, so räumt der Vertreter der DB ein, einige wirtschaftliche Zweige seien verstärkt „fernverkehrsaffin“ (Trans.: 37), der Fernverkehrsverlust ist für sie mit negativen

Konsequenzen verbunden. Doch einen generellen Verlust der wirtschaftlichen Attraktivität der City West kann er mit dem Fernverkehrsverlust nicht verbinden.

Hier deutet sich ein Nutzungskonflikt zwischen dem politischen Akteur und dem wirtschaftlichen Akteur DB aufgrund unterschiedlicher wirtschaftlicher Interessen am BZ an. So führt der Vertreter der Abteilung Bau an, „natürlich haben wir die Hoffnung noch immer nicht aufgegeben, dass der Bahnhof Zoo auch wieder Fernbahnhof werden könnte“ (Trans S.6), doch die Chancen auf Beilegung dieser unterschiedlichen Interessenrichtungen werden als gering betrachtet. Sind die sicherheitsrelevanten Konfliktpotentiale mit Randgruppenbezug durch den Verlust der Fernverkehrsfunktion auf mikrosoziologischer Ebene am BZ entschärft worden, so werden dem Verlust der Fernverkehrsfunktion negative wirtschaftliche Folgen zugeschrieben. Hier zeigt sich Potential für Nutzungskonflikte auf institutioneller Ebene, doch solange es keine personelle Veränderung auf höchster Ebene bei der DB gibt, hat sich die Politik mit der aktuellen Situation des BZ als Verkehrsnotenpunkt des Nahverkehrs arrangiert.

3.4.4. Wandel durch Rad

Als weiteren Eckpfeiler für einen Wandel am BZ haben wir die Idee des Radprojektes eingeführt. Mit diesem Projekt wird zukünftig eine Attraktivitätssteigerung des BZ bzw. der City West verbunden und wirtschaftliche Interessen treten in den Vordergrund der institutionellen Aktivitäten. Die politischen und wirtschaftlichen Akteure erwarten diesbezüglich positive Effekte. „Das Aussichtsrad soll als „landmark dem Areal eine neue Wertigkeit geben, es ist also ein Hingucker“ (Trans.: 9), damit würde auch eine Aufwertung des BZ in seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt einhergehen. Als neue touristische Attraktion stellt sich der Bau des Rads hier innerhalb eines veränderten gesamtstädtischen Nutzungskonzeptes dar, welches traditionelle und neue Akteure mit wirtschaftlichen Interessen verbindet. Akteursgruppenübergreifende wirtschaftspolitische Interessen werden von den beiden politischen Akteuren und dem neuen wirtschaftsrelevanten Akteur organisiert, sie zeigen sich in der fortgeschrittenen Kooperation zwischen privaten und öffentlichen Vertretern wirtschaftlicher Interessen. Die wirtschaftspolitische Bedeutung unterstreicht die Abteilung Wirtschaft indem sie bemerkt, „da ich vorhin ja schon Aussichtsrad gesagt habe und allein Worte schon Politik darstellen, ist es ganz klar, wer Aussichtsrad sagt, ist dafür, wer Riesenrad sagt, ist dagegen“ (Trans.: 18). Hinsichtlich der sicherheitsrelevanten Aspekte wird eine zusätzliche Verschärfung der Sicherheitsstandards erwartet und die „Sicherheitslage wird sich eindeutig erhöhen“ (Trans.: 9). Das qualitativ neue Sicherheitskonzept wird auf dem Privatgrundstück privat organisiert und nicht durch die Polizei erarbeitet, „sondern es gibt da

Sicherheitsexperten“ (Trans.: 30). Vergleichsweise hohe neue Sicherheitsstandards werden auf dem Gelände des Aussichtsrads etabliert, denn der zukünftige Betreiber schließt dabei auch sicherheitstechnische Maßnahmen ein, die eine potentielle Gefährdung durch terroristische Aktivitäten ausschließen sollen. Sie haben das Ziel, den Aufenthalt von Menschen ohne Nutzungsberechtigung zu unterbinden, „sie können da nicht einfach reinspazieren“ (Trans.: 31). Eine formale Zugangs- und Nutzungsberechtigung kann man durch ein „Ticket“ (ebd.) erwerben, daran anschließend müssen „zweitens Sicherheitsschleusen“ (ebd.) passiert werden. Die LP sieht für sich und ihre alltägliche Arbeit dennoch große Veränderungen – nicht nur ergeben sich auf der administrativen Ebene zwischen den Direktionen Abstimmungsprobleme aufgrund der Überschneidung zweier Bezirke/Direktionen auf dem Gelände des Riesenrads in Bezug, nicht nur in Bezug auf die Verkehrsführung. Auch nimmt die LP an, dass das „Klientel“ bleiben am BZ wird, insbesondere da es „[G]erade durch den erhöhten Publikumsverkehr wird’s dann ja auch wieder attraktiv. Sie haben nur das Problem, dass die Jebensstraße komplett umgestaltet wird als Anfahrtsstraße für die Reisebusse und so weiter und dann wird der Platz da komplett wegfallen.“ (Trans.: 91) Dagegen sieht die BVG kaum bis keine Veränderungen hinsichtlich ihrer Aufgaben und Arbeit am BZ, da angenommen wird, dass die Touristen mit Reisebussen, kommen, „[...] was uns nicht tangiert. Für uns in der U-Bahn selbst.“ (Trans.: 103) Allerdings sehen beide sicherheitsrelevanten Akteure große Veränderungen auf die Gesattlung, Verkehrsführung und Institutionen der Jebensstraße zukommen. So meint die LP, dass aufgrund des privaten Betreibers des Rads kaum vorstellbar ist, „dass der da so ein Drogenmobil will. Das Klientel wird schon da gehobenere Ansprüche haben [...]“ (Trans.: 91) Auch der BVG-Sicherheitsdienst sieht vermehrt Veränderungen auf die Jebensstraße zukommen. Allerdings können dazu nur beschränkt Aussagen getroffen werden, da sich die BVG am BZ auf das konkrete U-Bahngelände bezieht: „Also die paar Nutten - falls die überhaupt noch da sind - werden dann halt weggehen. Bei der Jebensstraße, die sind natürlich schon stärker betroffen, aber hier bei uns glaub ich kaum.“ (Trans.: 104)

Dagegen wird eine explizite Einschätzung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Randgruppen von den politischen Akteuren nicht vorgenommen. Eine Verlagerung der Randgruppen wird tendenziell nicht angenommen, „ [sie werden sich] temporär vielleicht verlagern, aber das ist ja keine Lösung, d.h. man wird immer auch so eine Drogenarbeit machen müssen, die ja auch die Konsumenten von Drogen auch an ihren Orten aufsucht“

(Trans.: 19). Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf verknüpft mit dem Bau des Rads die Hoffnung, dass „das Hinterbahnhofsmlieu sich ändert (Trans S.23), bzw. „dass [man] die Situation Drogenumschlag / Drogenkonsum in der Jebensstraße ein stückweit eingedämmt bekommen“ (Trans.: 7).

Laut der BP werden die Auswirkungen wenn überhaupt, nur gering sein, „also ich glaube diese verhältnismäßig überschaubare Szene, die da ist, die ist auch so etabliert, die wird sich nicht großartig verlagern“ (Trans.: 76). Auch die stationäre BM verbindet zunächst keine Veränderungen für ihre Klientel mit dem Bau des Rads, die mobilen Einrichtungen sehen dies differenzierter. Sollte es in der Jebensstraße aufgrund von Besuchern des Rads zu einer erhöhten Passantenfrequenz kommen, so schließt der Vertreter von der Treberhilfe eine Verlagerung der Randgruppen selbst nicht aus. Verstärkt würde der Druck auf die Randgruppen zusätzlich, wenn die mobilen Hilfestellungen der sozialen Einrichtungen in der Jebensstraße nicht mehr aufrechterhalten werden können. So wird vermutet, „ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Betreiber einen Fixpunkt in 50 Meter Entfernung duldet“ (Trans.: 62). Mögliche Verlagerungen der Randgruppen können sich auf die Jebensstraße selbst, mit einer zukünftigen Fokussierung der Randgruppen auf den vorderen Teil der Jebensstraße hin zur Hardenbergstrasse beziehen, bzw. die Vorderseite des BZ, wenn die Randgruppe sich wie vor der Schaffung des Freiraumes in der Jebensstraße, wieder vornehmlich vor dem Hauptgebäude auf dem Hardenbergplatz aufhält. Sollte es darüber hinaus zu einer weiteren Ansiedlung wirtschaftlicher Akteure um den BZ kommen, z.B. den „Bögen“ (Trans.: 62), so ist auch eine Verdrängung der Randgruppen vom BZ vorstellbar, das „die Szene dann sagt, der Druck ist zu groß wir gehen dann doch lieber woanders hin“ (Trans.: 63). Dies würde den Standort BZ als Ort der mobilen Hilfestellung durch die sozialen Institutionen in Frage stellen, die Theorie der „aufsuchenden Sozialarbeit“ (vgl. Steffan, 2008) bewertet dies aber zunächst nicht negativ: „uns kann das ja egal sein, wir gehen der Szene ja hinterher“ (Trans.: 63). Doch zumindest für das soziale Angebot, welches nur mit Hilfe von Einsatzbussen organisiert werden kann, wird eine Verschlechterung der zukünftigen Bedingungen am BZ angenommen. Der öffentliche Raum am BZ, der von den Bussen und Taxen bisher als temporärer Standort am HP genutzt werden konnte, wird mit einer neuen Verkehrsführung durch die Jebensstraße voraussichtlich den Randgruppen nicht mehr zur Verfügung stehen, dieser Raum ist dann „ganz klar weg“ (Trans.: 62). Dennoch wird die Perspektive der Randgruppen durch den Bau des Rads nicht durchweg kritisch beurteilt: „Ich glaube man soll gar nicht die Pferde vorher scheu machen“ (Trans.: 62), sogar positive Effekte für die

Randgruppen stellen die sozialen Institutionen durch die neue Nutzergruppe in Aussicht, „vor allem Touristen, die halt die Mark auch mal locker sitzen haben“ (Trans.: 57). Eine geringe Bedeutung für die Randgruppen sprechen dabei auch Vertreter der sozialen Einrichtungen dem geplanten Bau des Rads zu, die Einschätzung gründet sich auch auf vergangene Erfahrungen, bei der Ansiedlung eines anderen wirtschaftlichen Akteurs in der Lebensstraße, das Newton-Museum. Dies hatte für die Randgruppen keine weiteren Auswirkungen und „inzwischen interessiert das keinen, da ist gar nichts passiert und keiner spricht mehr drüber“ (ebd.).

In Bezug auf die zukünftige Gestaltung am BZ wird von den sozialen Institutionen ein Interesse an der Verbesserung der hygienischen Lage, als auch der Wunsch nach Kontakt zum Betreiber des Rads signalisiert. Die stationäre BM verknüpft damit die Möglichkeit, eine aktive Standortsicherung zu betreiben, „denn wir wollen hier an diesem Standort bleiben“ (Trans.: 52). In die aktuelle Diskussion um die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Raumes am BZ sind die sozialen Institutionen nach eigenen Aussagen aktuell nicht eingebunden, bisher sind sie institutionell weder bilateral (kein direkter Kontakt), noch multilateral (innerhalb der AKs) mit dem zukünftigen Betreiber in die aktuellen Gestaltungspläne involviert. Grundlage des Interesses ist die Einschätzung, „das wird sich ja auch auf die ganze Gegend auswirken“ (Trans.: 52), diesbezüglich sagen die sozialen Institutionen, dass sie sich „in diesen Prozess gerne mit einbringen“ (ebd.) würden und wünschen sich, in die Planung und Aktivitäten zu einer möglichen Umgestaltung des öffentlichen Raumes aktiv eingebunden zu werden. Der Bauherr sagt dazu: „wenn die ihrerseits Kontakt suchen, wir stehen jedem Gespräch zur Verfügung, aber ich wüsste ehrlich gesagt gegenwärtig nicht, wozu“ (Trans.: 26). Generell erscheint es, dass relativ bis gar kein Kontakt zu einzelnen Akteuren am BZ besteht, wie etwa der Sicherheitsabteilung der BVG und dem Abschnitt 27, was vor allem die LP beklagt („Gut ist, wenn man ne Tageszeitung hat!“ (Trans.: 92)), auch wenn Kontakt zwischen dem Polizeipräsidenten und dem Betreiber bestünde.

Abschließend lässt sich feststellen, dass mit der Ansiedlung des Rads ein Wandel hinsichtlich der funktionalen Ansprüche an den BZ verbunden wird, mögliche Effekte für die Randgruppen auf mikrosoziologischer und institutioneller Ebene werden hier ambivalent beurteilt, so kann eine Wiederbelebung des BZ laut SUB/WAY durchaus attraktiv für die Randgruppen sein und kann aktuelle Tendenzen, die auf eine „Renaissance“ (Trans.: 44) des

BZ als Anziehungspunkt für Randgruppen hindeuten, noch zusätzlich unterstützen. Die zentrale, „innerstädtische“ (ebd.) Lage des BZ, welche mit einer hohen Frequenz der Reisenden und somit „viel Kundschaft“ (ebd.) für die Randgruppen einhergeht, wird für die aktuelle Rückkehr der Klientel verantwortlich gemacht. Hier entwickeln die Randgruppen in Verbindung mit dem BZ wirtschaftliche Interessen, wenn die erhöhte Frequenz am BZ mit wirtschaftlichen Vorteilen verknüpft wird. Ebenfalls ganz konkret von einer „Renaissance“ (Trans.: 29) spricht der Vertreter der Great Berlin Wheel GmbH. Er bezieht „Renaissance“ aber nicht auf den BZ selbst, sondern gibt den Bau des Rads als Grund für eine Wiederbelebung, Renaissance der gesamten City-West an. Mit der Ansiedlung des Rads verknüpft er die Einschätzung, dass die aktuell im „Dornröschenschlaf“ (Trans.: .29) befindlichen wirtschaftlichen Interessen am BZ bzw. der City West insgesamt geweckt werden können. Er will „ein neues touristisches Wahrzeichen generieren“ (Trans.: 22), welches auch für die schon ansässigen wirtschaftlichen Akteure, wie z.B. den Zoologischen Garten positive Impulse setzt. Diese Einschätzung teilen die politischen Vertreter, „die Wahrscheinlichkeit, dass die Leute anschließend sagen und ich gehe jetzt noch über das Europa-Center zum KaDeWe, die ist einfach verhältnismäßig hoch“ (Trans.: 9). In der gesamtstädtischen Perspektive soll durch den Bau des Rads eine „städtebauliche Anbindung zwischen der Spreestadt, Charlottenburger Tor, Hardenbergplatz, Breitscheidplatz“ (Trans.: 10) erfolgen. Die Umgestaltung des HP ist der erste Schritt für eine Weiterentwicklung des BZ, denn das „Bedürfnis von Veränderung“ (Trans.: .19) haben verschiedene wirtschaftliche Akteure, die allerdings dabei auch unterschiedliche Vorstellungen verfolgen. Hierin kann ein neues konkurrierendes Nutzungsinteresse identifiziert werden, wenn die DB beispielsweise einen „riesigen Einkaufswürfel“ (Trans.: 13) auf dem HP plant und die aktuellen Entwicklungen nicht berücksichtigt. Von Seiten der Politik soll der HP als öffentlicher Raum erhalten bleiben. Dies harmonisiert mit den Plänen des Radbetreibers unter dem HP eine Tiefgarage für die Besucher des Rads anzulegen.

3.4.5. Fazit Themenkomplex D

Generell zeigt der Wandel am BZ, dass konkurrierende mikrosoziologische und institutionelle Nutzungsinteressen mit Sicherheitsrelevanz in der Vergangenheit, entschärft werden konnten. Die aktuelle Sicherheitslage am BZ wird im Vergleich zu den 80er Jahren positiv eingeschätzt. Zu diesem Zeitpunkt begründete sich ein hohes mikrosoziologisches Nutzungskonfliktpotential am BZ durch die Ansiedlung einer Szene, die mit dem Mythos Christiane F. verbunden werden kann. Sie wurde von hoher Obdachlosigkeit und einer

Prostitutions- als auch offenen Drogenszene geprägt, die Ursache für mikrosoziologische und institutionelle Nutzungskonflikte war. Standen zunächst repressive Maßnahmen im Mittelpunkt der Polizeistrategie, so wurde mit dem Berliner Modell eine neue Form der sicherheitsrelevanten institutionellen ZA geprägt. Sicherheitsrelevante Nutzungskonflikte zwischen den funktional originären Nutzern und den Randgruppenmitgliedern auf mikrosoziologischer Ebene konnten so von den sicherheitsrelevanten Akteuren und den sozialen Einrichtungen institutionell kooperativ bearbeitet werden, aktuell werden diese Szenen lediglich als problemhaft bezeichnet. Darüber hinaus haben veränderte Konsum-, Kommunikations- und Lebensweisen zu einem Wandel der Randgruppen selbst geführt. Der BZ hat für sie als kollektiver Aufenthaltsort bzw. Treffpunkt kaum eine aktuelle Bedeutung. Vielmehr hat der BZ als Verkehrsknotenpunkt für sie eine verstärkt funktionale Relevanz als Ort einer ebenfalls kurzfristigen Reisetätigkeit. Als weiteren Beitrag zur Entschärfung von Nutzungskonflikten auf mikrosoziologischer Ebene kann auch der Verlust der Fernbahnfunktion verstanden werden. War die Fernverkehrsfunktion am BZ mit einem hohen Reiseaufkommen verknüpft, so geht mit diesem Funktionswandel eine geringere Frequentierung und ein verändertes Nutzerverhalten der Reisenden einher, was zu einer quantitativen und qualitativen Entschärfung des Nutzungskonfliktes beitrug. Qualitativ insofern, als das durch das Ausbleiben von Touristen eine „Entkriminalisierung“ der Randgruppe am BZ durch die Abwanderung der Kleinkriminalität an den Hauptbahnhof erfolgte. Kriminelle und somit sicherheitsrelevante Handlungen können aktuell nicht mit den Randgruppen am BZ verknüpft werden.

Der Verlust der Fernverkehrsfunktion muss überdies auch mit einem Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten am BZ selbst, als auch über seine Grenzen hinweg verbunden werden. Aktuell können indes zunehmende wirtschaftliche Interessen am BZ und darüber hinaus beobachtet werden, denn mit der Ansiedlung des Rads kann eine mehr oder weniger ausgeprägte entwicklungspolitische Gesamtstrategie für die City West sowohl von Seiten wirtschaftlicher, als auch politischer Akteure identifiziert werden.

Die Konsolidierung der Randgruppen, sowohl auf mikrosoziologischer als auch institutioneller Ebene wurde in der Vergangenheit durch eine Integration der sozialen Institutionen in die sicherheitspolitische Infrastruktur am BZ erreicht. Dies manifestiert sich am institutionell anerkannten Freiraum der Lebensstraße. Nachdem die vornehmlich sicherheitsrelevanten Nutzungskonflikte am BZ überwunden wurden, treten nun zunehmend wirtschaftliche institutionelle Interessen in den Vordergrund. Mit dem Bau des Rads, wird der

status quo in der Lebensstraße sowohl in mikrosoziologischer als auch institutioneller Ebene in Frage gestellt, wenn es aufgrund der veränderten Nutzung zu einer Verdrängung der Randgruppen selbst, als auch der sozialen Institutionen kommt.

Zukünftige institutionelle Konfliktlinien verlaufen dabei nicht nur akteursübergreifend, wie zwischen den sozialen Institutionen und den wirtschaftlichen Akteuren, oder den politischen und wirtschaftlichen Akteuren, sondern auch akteursgruppenintern, wenn innerhalb der wirtschaftsrelevanten Akteursgruppe nur teilweise gemeinsame bzw. generell konkurrierende wirtschaftliche Interessen zu identifizieren sind. So wird mit dem Bau des Rads zwar allgemein eine erhöhte wirtschaftliche Attraktivität des BZ, bzw. der City West verbunden, aber schon die Frage wie eine weitere konkrete Gestaltung des HP aussehen soll, deckt die unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen der Akteure auf.

4. Fazit und Ausblick

Ziel dieser Untersuchung war es, Nutzungskonflikte am BZ zu identifizieren. Des Weiteren wollten wir die Ursachen dieser Konflikte bestimmen und dabei die Relevanz der Randgruppen für die Sicherheitslage in Bezug setzen. Mit der Auswertung der Informationen und Aussagen der von uns befragten Akteure konnten wir keine dauerhaften Nutzungskonflikte identifizieren. Nach unserer Definition liegt erst dann ein Konflikt vor, wenn bei gleichen Zielen unterschiedliche Wege der Verhandlungsparteien gegangen werden und **keine** Verständigung stattfindet. Problem meint währenddessen die Bereitschaft der involvierten Akteure zu verhandeln und gemeinsam zur Lösung des Problems beizutragen. Am BZ sind verschiedene Probleme vorhanden (Randgruppen, Sicherheit; Gestaltung des Areals), und stellen folglich ein Potential für Nutzungskonflikte dar. Wie die Institutionen diese Probleme bewältigen und welche Konfliktpotentiale mit ihnen verbunden werden, konnten wir mittels der ZA ermitteln.

Wir haben zwei Problematiken erfassen können, die für den BZ heutzutage relevant sind.

Die erste Problematik betrifft die Randgruppen und die damit einher gehende Sicherheitsproblematik. Es stellt sich heraus, dass sich die Situation der Randgruppen am BZ seit den 80er Jahren (zeit der Christiane F.) stark verändert hat. Die mit diesen Randgruppen einhergehenden Nutzungskonflikte sind in der Form nicht mehr vorhanden. Dennoch konnten wir ein gewisses Potential auf mikrosoziologischer Ebene feststellen, das sich vornehmlich in

Zusammenhang mit Alkoholkonsum bringen lässt und sich in temporären Konflikten äußert. Die ZA zwischen den Polizeien und den sozialen Institutionen verhindert, dass aus diesen Konflikten nach unserem Verständnis Sinne Nutzungskonflikte entstehen.

Die zweite Problematik betrifft die Gestaltung und Nutzung des BZ. Hierbei ergibt sich das Nutzungskonfliktpotential durch konkurrierende Interessen und Vorstellungen der involvierten Akteure. Die Probleme entstanden mit der Funktionsumwandlung des Bahnhofs und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Verlust der Gewerbeeinheiten am BZ. Aktuell stehen neue wirtschaftliche Projekte im Vordergrund, welchen den BZ von Grund auf verändern werden. Je unterschiedlicher die Interessen hinsichtlich der Gestaltung sind, desto höher ist das Potential für einen Nutzungskonflikt. Durch die ZA findet ein regelmäßiger Informations- und Koordinationsaustausch statt und das Konfliktpotential wird dadurch von vornherein entschärft. Unterschiedliche Interessen werden insbesondere durch neue Formen der ZA wie Runder Tisch HP harmonisiert.

Hinsichtlich der Randgruppenproblematik am BZ hat unsere Untersuchung eindeutig ergeben, dass die heutige Lage nicht weiter mit einer akuten Sicherheitslage in Verbindung gebracht werden kann. Die von den Randgruppen ausgehende Sicherheitsgefährdung und das daraus resultierende Nutzungskonfliktpotential sind beide überschaubar und werden mittels der engen Kooperation der Polizeidienststellen und der sozialen Institutionen eingedämmt und kontrolliert. Im Rahmen des „Berliner Modells“ (Berliner Polizei 2007b)) wurden am BZ mehr Kontaktschnittstellen zwischen der Berliner Polizei und den sozialen Institutionen eingerichtet, die zusätzlich mit dem Strategiewechsel der Polizeien zu einem besseren Umgang mit den am BZ vorhandenen Randgruppen führte. Zu dem Strategiewechsel der Polizei kamen jedoch auch sozialstrukturelle Veränderungen hinzu, die ebenfalls zu einem Rückgang des Nutzungskonfliktpotentials der Randgruppen am BZ beigetragen haben. Am sicherheitsrelevantesten für den BZ stellte sich die Randgruppe „alkoholisierte Personen“ heraus, eine heterogene Gruppe, deren Mitglieder sich aus ganz unterschiedlichen Gründen am BZ aufhalten. Die Problematik des Alkoholkonsums betrifft am BZ nicht nur die institutionalisierten Randgruppen, sondern auch die von uns als Randgruppen definierten Diskogänger und Fußballfans. Die negativen Auswirkungen sind einerseits die Sicherheitsgefährdung von Einzelpersonen, wenn sie z.B. angegriffen werden und darüber hinaus die Sicherheitsgefährdung aufgrund des Blockierens von Ein- und Ausgängen, andererseits die Störung der Passanten durch Pöbeln und ein durch ihre Anwesenheit negativ geprägtes Stadtbild.

Aktuelle politische Diskurse sehen in der Alkoholproblematik ein gesellschaftliches Problem, das sich sowohl im Alkoholmissbrauch von Jugendlichen, als auch im Alkoholkonsum auf öffentlichen Plätzen manifestiert. In Berlin wurden die Diskussionen über Alkoholverbote für Jugendliche unter 18 Jahre und über Alkoholverbote an öffentlichen Räumen intensiver. Die Zunahme des Alkoholkonsums, vor allem bei Jugendlichen, hat die Politik und die Polizei zu neuen Überlegungen über mögliche Gegenmaßnahmen angeregt, z.B. wurde im Anti-Alkohol-Gipfel über erweiterte Kontrollen zur Einhaltung des Jugendschutzgesetzes beraten. Zur Debatte stehen Konzepte, in denen die Anzahl der Kontrollen in Diskos und Gaststätten erhöht werden sollen und Gastronomen, die gegen das Jugendschutzgesetz verstoßen, stärker verfolgt und bestraft werden sollen (vgl. Potsdamer Neueste Nachrichten 2007).

Eine weitere Entwicklung hinsichtlich des Alkoholkonsums in Berlin stellt das im November 2007 eingeführte Alkoholverbot an Bolz- und Spielplätzen für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf dar. „Es gab bislang keine Rechtsgrundlage gegen jemanden vorzugehen, der sein Bier auf einem Spielplatz getrunken hat“ (Berliner Morgenpost 2007b)).

Angesichts dieser Entwicklungen ist für unsere Untersuchung interessant einzuschätzen, inwiefern ein Alkoholverbot am BZ sinnvoll wäre, bzw. welche Auswirkungen dieses auf die angesprochene Problematik des BZ auch hinsichtlich der Sicherheit haben würde, nicht nur die LP vermutet eher eine reine geographische Verschiebung der Szene als eine Lösung des gesellschaftlichen Problems. Unsere Untersuchung hat ergeben, dass sich die Problematik der Gruppe der „alkoholisierten Personen“ am BZ hinsichtlich der Zeitkomponente, also wie lange man sich vor Ort aufhält, unterscheidet. Eine ebenfalls relevante Komponente in diesem Zusammenhang ist, ob die sich am BZ aufhaltenden alkoholisierten Personen dort auch den Alkohol konsumieren, oder ob sie bereits im alkoholisierten Zustand zum BZ kommen.

Das Sicherheitsproblem am BZ mit Bezug auf alkoholisierte Personen nimmt aufgrund der Heterogenität dieser Gruppe unterschiedliche Gestalten an. Personen, die sich über einen längeren Zeitraum am BZ aufhalten und dort Alkohol konsumieren, wirken unangenehm auf Passanten, können Konflikte verursachen und blockieren Ein- und Ausgänge, vor allem wenn sie in Gruppen sind. Die Sicherheitsgefährdung wird durch die Präsenz und die Kontrolle der Sicherheitskräfte vermindert. Im Themenkomplex B hat sich herausgestellt, dass ein großer Teil dieser Gruppe auch aus Mitgliedern der institutionalisierten Randgruppen am BZ besteht. So kann man davon ausgehen, dass diese Randgruppe einerseits wegen ihres längeren Aufenthalts am BZ und andererseits aufgrund der ZA zwischen Polizei und sozialen Institutionen, mit den Polizeikräften vor Ort vertraut ist. Auch seitens der Polizei gibt es

Mitglieder, die viele Jahre am BZ beschäftigt sind und die Randgruppenmitglieder kennen. Ein Alkoholverbot auf dem BZ würde in diesem Fall zweifelhafte Auswirkungen haben. Dafür gibt es zwei Begründungen. Einerseits sehen einige, wenn nicht die Mehrheit dieser Gruppe, den BZ, als Lebensmittelpunkt. Ein Alkoholverbot würde in diesem Fall eine Verdrängung dieser Gruppe darstellen, wobei es fraglich ist, ob sich die Gruppe verlagern würde. Es kann also durchaus möglich sein, dass sie trotz Verbotes weiter Bestand am BZ hat, was die Durchsetzung des Verbotes mit repressiven Maßnahmen in Verbindung bringen würde. Es müssten Platzverbote ausgesprochen und Bußgelder eingefordert werden und es wäre nicht verwunderlich, wenn die Täter als Wiederholungstäter entlarvt werden. Die Gefahr, dass sich die Konflikte aufgrund des Verbotes vermehren ist daher nicht trivial. Die positiven Resultate, die im Laufe der Jahre durch die ZA zwischen der Polizei und den sozialen Institutionen erreicht wurden, könnten durch repressive Maßnahmen in der Durchsetzung des Alkoholkonsumverbotes untergehen. Unserem Erachten nach sind die heutigen Konflikte geringeren Ausmaßes als die, die durch ein Alkoholverbot am BZ möglicherweise auftreten werden. In diesem Fall sind wir der Ansicht, dass eine Institutionalisierung des Alkoholproblems am BZ mehr Erfolg haben würde. Damit meinen wir eine Institution, die sich gezielt am BZ um diese Gruppen kümmert und Lösungen auch hinsichtlich der Nutzungskonflikte erarbeitet.

Hinsichtlich der Personen, die sich nur kurzzeitig am BZ aufhalten und dort nicht direkt Alkohol konsumieren, sondern in einem alkoholisierten Zustand am BZ antreffen, ist ein Alkoholverbot substanziell sinnlos. In diesem Fall könnte man nur hinsichtlich der Alkoholproblematik bei Jugendlichen eine Verbesserung erreichen, dies würde aber die Fußballfans und Diskogänger wahrscheinlich nicht maßgeblich betreffen. Folglich stellt sich ein Alkoholverbot für die Problematik am BZ als ungeeignet dar. Die Konflikte könnten zwar vermindert werden, es sprechen jedoch auch Argumente dafür, dass sich die Situation sogar verschlechtert.

Während die möglichen Auswirkungen hinsichtlich der Sicherheitslage und den Randgruppen zuvor diskutiert wurden, gehen wir in diesem Teil auf die Folgen der zukünftigen Entwicklung am BZ ein, die durch bauliche und wirtschaftliche Veränderungen hervorgerufen werden. Mit dem Bau des Rads auf dem ehemaligen Wirtschaftsgelände des Zoologischen Garten und dem Bau der Tiefgarage unter dem HP wird erneut ein Wandel am BZ stattfinden.

Wird die Gegend zunächst durch bauliche Veränderungen geprägt, sind jedoch auch wirtschaftliche Effekte mit diesem Wandel verbunden.

Als wir im Wintersemester 2006 mit diesem Forschungsprojekt begannen, stand noch nicht fest, ob das Rad seinen Standort am BZ finden wird und ob die Tiefgarage realisiert wird. Heute wissen wir, dass das Rad der Great Berlin Wheel GmbH am Standort BZ realisiert wird. Was die Entwicklung bis heute betrifft, hat es zahlreiche kontroverse Diskussionen gegeben und zudem unterschiedliche Interessen seitens verschiedenster Akteure hinsichtlich der Nutzung und Gestaltung des BZ hervorgerufen. Die entstandenen Problematiken haben nach unserem Verständnis jedoch zu keinem Nutzungskonflikt geführt, denn letztlich ist man zu einer Einigung gelangt und Entscheidungen wurden getroffen. „Am Ende raufte sich alle zusammen. Nach nur zwölf Monaten lagen alle notwendigen Genehmigungen vor. Das ist zumindest für Berlin rekordverdächtig“ (Süddeutsche Zeitung 2007). Mit der vom Bezirksamt initiierten Einberufung des Runden Tisches HP konnten die Interessen und Vorstellungen der am BZ relevanten Akteure zur Gestaltung des HP dargestellt werden und die Aktivitäten der Eigentümer von Gebäuden um den HP koordiniert werden. Diese Form der ZA ermöglichte es, schnell und unbürokratisch die relevanten und interessierten Teilnehmer des BZ an einen Tisch zu holen und zu Gesprächen zu bewegen. Unter gleichberechtigten Bedingungen konnten die Problemstellungen formuliert werden und im Konsens ein Kompromiss gefunden werden. Feststeht, dass das Rad kommt. Doch was bedeutet dieses für den BZ?

Unserer Meinung nach wird das Rad die Gegend um den BZ aufwerten und attraktiv für weitere Investoren machen. Mit diesem Bau bekommt Berlin neben dem Fernsehturm und der Siegestsäule nicht nur eine weitere Möglichkeit, die Stadt aus Vogelperspektive betrachten zu können, sondern prägt gleichzeitig die Stadtsilhouette entscheidend. „Es wird ein neues Wahrzeichen“, „man wird es von jeder Ecke der Stadt aus betrachten können“ (ebd.) und mit 185 Meter Höhe wird es das Größte in Europa sein. Mit dem Begriff „landmark“ wird hier im städtebaulichen Zusammenhang eine gezielte Platzierung und Einbindung eines Baus im Sinne einer Positionierung „of a prominent or well-known object in a particular landscape“ (die.net 2007) angesprochen. Dies wird mit einem positiven Wandel verbunden, der wiederum „an event marking a unique or important historical change or one on which important developments depend“ (die.net 2007) darstellt. Das Rad wird sich dabei insbesondere auf die City West bzw. den Bezirk, vor allem aber auf den BZ auswirken. Das Rad allein wird die Gegend nicht aufwerten, aber es verhilft dem BZ neben dem Ereignis „Knut“ zu weiterer Attraktivität.

Wie wir in unserer Untersuchung erkannt haben, besteht seitens der Politik noch immer der Wunsch, den Bahnhof wieder in einen Fernverkehrsbahnhof zu wandeln. Was diese Situation betrifft, gibt es unserer Ansicht nach Argumente, die dafür und dagegen sprechen, Fernzüge wieder am Bahnhof Zoologischer Garten halten zu lassen, wenn gleichzeitig der HP bzw. BZ umgestaltet wird.

Argumente, die dafür sprechen betreffen zum Einen die Umgebung - der BZ hat im Vergleich zum Hauptbahnhof eine bessere und interessantere städtebauliche Einbindung und verfügt zum Anderen über vielfältigere und direktere Verkehrsanbindungsmöglichkeiten für den Bereich der City West. Zudem befindet sich am BZ ein sehr gut ausgebauter Nachtverkehrsknotenpunkt, was bedeutet, dass Fernreisende, die am Bahnhof Zoologischer Garten ankommen, dann vielleicht eher auf Übernachtungsmöglichkeiten und Infrastrukturangebote in dieser Gegend zurückgreifen würden und damit die Situation der wirtschaftlichen Akteure stärken würden.

Dagegen spricht, dass mit einem erhöhten Aufkommen an Menschen, die Taschen und Koffer bei sich tragen, die Kriminalität am BZ wieder steigen würde und sich dadurch erschwerend auf die Arbeit der Polizei (und z.T. Sicherheitskräfte) auswirken würde, da die momentanen Kapazitäten nicht darauf ausgelegt sind, den Hauptbahnhof und den Bahnhof Zoologischer Garten als Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktion zu besichern. Für die DB ist der Bahnhof Zoologischer Garten baulich nicht dafür geeignet, da er kein Durchgangsbahnhof, sondern mit zwei Gleisen für den Fernverkehr ein Haltepunkt ist. Die Größe des Gebäudes würde zu Engpässen führen, wenn sich dort noch mehr Menschen aufhalten und den Bahnhof nutzen. Aufgrund seiner kleinen Größe wird es im Bahnhofsinnern schnell unübersichtlich und eng und das wiederum wirkt sich dann unangenehm auf das Sicherheitsempfinden der Passanten aus. Die Frequenz wird sich mit der Eröffnung des Rads sowieso schon erhöhen, gerechnet werden schließlich mit zwei Millionen Besuchern jährlich, das bedeutet durchschnittlich ca. 5.500 pro Tag. Sollte es dann noch zu öffentlichen Veranstaltungen auf dem HP kommen, da der Raum dann als freie Fläche zur Verfügung steht, wird sich das Passantenaufkommen sowieso schon erhöhen.

Sollte es dazu kommen, dass wieder Fernzüge am Bahnhof Zoologischer Garten halten, muss das Bahnhofsgebäude entsprechend umgestaltet werden. Der Fernverkehrsverlust scheint allerdings allmählich überwunden zu sein, so dass viel wichtiger ist, dass der

Verkehrsknotenpunkt am BZ bestehen bleibt, denn als Nahverkehrsknotenpunkt bleibt der Bahnhof weiterhin mehr als attraktiv und wird als Umsteigepunkt gleich bleibend genutzt. Wenn es zu einem Aufschwung der Gegend kommt, wenn die mehrheitlich noch rein theoretischen Vorhaben umgesetzt werden, wird der BZ und seine Umgebung weiterhin anziehend für Touristen und Berliner sein und die City West stärken.

Im Folgenden sollen nun die Ergebnisse der quantitativen Teilstudie mit den Einsichten aus der qualitativen Teilstudie, den Experteninterviews verknüpft werden. Das Ziel der quantitativen Teilstudie war, mittels einer standardisierten Befragung Einsicht in mögliche mikrosoziologische Nutzungskonflikte zwischen den Passanten und den Randgruppen zu gewinnen.

Zunächst konnte die quantitative Studie zeigen, dass sich nur rund die Hälfte aller Befragten durch „irgendetwas“ am BZ gestört fühlt, 50 Prozent von ihnen geben dafür Gründe ohne jeglichen Randgruppenbezug an, so z.B. die Sauberkeit oder Unübersichtlichkeit des BZ, und nur 50 Prozent der Passanten, die sich am BZ durch etwas gestört fühlen, führen dies tatsächlich direkt auf die Anwesenheit von Randgruppen zurück.

Wurde in der quantitativen Befragung hingegen das subjektive Sicherheitsempfinden am BZ direkt abgefragt, so gaben $\frac{3}{4}$ der Passanten an, sich sicher am BZ zu fühlen. Insofern überwiegt also ein positives subjektives Sicherheitsgefühl. Lediglich 10 Prozent der Passanten, die sich unsicher am BZ fühlen, führen dies auf die Anwesenheit von Randgruppen zurück.

Daher misst nur ein geringer Anteil der Nutzer des BZ den Randgruppen tatsächlich eine sicherheitsrelevante Bedeutung bei. Die mikrosoziologischen Ergebnisse der quantitativen Studie bestätigen die Experten der qualitativen Befragung - der BZ kann diesbezüglich nicht als gefährlicher Ort eingestuft werden.

Konnte sowohl die quantitative als auch qualitative Erhebung zeigen, dass aufgrund von sicherheitsrelevanten Interessen auf der mikrosoziologischen Ebene aktuell keine Nutzungskonflikte zwischen Passanten und Randgruppen festzustellen sind, so deuten sich aufgrund der zukünftigen verstärkten wirtschaftlichen Interessen potentielle Nutzungskonflikte auf institutioneller Ebene an. Verknüpft man die Einschätzung der Experten aus Politik und Wirtschaft mit den Aussagen der Passantenbefragung, so wird der institutionelle Eindruck bestätigt, dass mit dem BZ aktuell eine negative Aufenthaltsqualität

verbunden wird. Knapp 60 Prozent der Passanten, die sich am BZ durch etwas gestört fühlen, beziehen dies auf die Anwesenheit von Randgruppen und fast genauso viele, rund die Hälfte auf eine mangelnde Sauberkeit am BZ. Darüber hinaus wurden auch eine fehlende Übersichtlichkeit genannt.

Unter Berücksichtigung beider Teilstudien lässt sich abschließend sagen, dass die Ergebnisse ein übereinstimmendes Bild des BZ darstellen und sich gegenseitig ergänzen.

5. Literatur

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

Flick, Uwe (1995): Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften., Reinbek: Rowohlt Verlag

Gläser, Jochen (2006): Experteninterview und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen, Wiesbaden: VS Verlag fuer Sozialwissenschaften

Kirsch, Benno (2003): Private Sicherheitsdienste im öffentlichen Raum., VS Verlag für Sozialwissenschaften

Mayer, Horst O.: Qualitative Befragung – Das Leitfadenterview., in Mayer, Horst O. (2006): Interview und schriftliche Befragung: Entwicklung, Durchführung und Auswertung, Muenchen: Oldenbourg Verlag, S. 36 - 56

Meuser, Michael /Nagel, Ulrike 1997: Das Experteninterview. Wissenssoziologische Voraussetzungen und methodische Durchführung., in: Friebertshäuser, Barbara / Prengel, Annedore (Hrsg.) (1997): Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft. München: Juventa Verlag, S. 491 - 581

Quellen aus dem Internet (letzter Zugriff 15.12.2007):

AG City e.V. 2007a): Berlin City West. <http://www.agcity.de/>

AG City e.V. 2007b): Bürgerprotest gegen die Schließung des Fernbahnhofs Zoo. www.haende-weg-vom-bahnhof-zoo.de

Bahnhofsmision Berlin Zoologischer Garten 2007: Nächste Hilfe Bahnhofsmision. <http://www.bahnhofsmision.de/bahn/html/suche/stadt/mission.php>.

Berliner Polizei 2007a): Homepage der Berliner Polizei. <http://www.berlin.de/polizei/>

Berliner Polizei 2007b): Berliner Modell. <http://www.berlin.de/polizei/wir-ueber-uns/themen/bemo.html>

Berliner Morgenpost 2007a): Schimmelpfenghaus darf abgerissen werden (07.03.) <http://www.morgenpost.de/content/2007/03/07/berlin/887106.html>

Berliner Morgenpost 2007b): Alkoholverbot auf allen Spiel- und Bolzplätzen. (03.11.) <http://www.morgenpost.de/content/2007/11/03/bezirke/930050.html>

Berliner Zeitung 2007: Parkhaus Hardenbergplatz soll entstehen. (03.04.) Nahverkehr online. <http://www.dredre.de/nahverkehrberlin/labels/Zoo.html>

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2007a): Homepage des Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf. <http://www.charlottenburg-wilmersdorf.de/>

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2007b): Organigramm Abteilung Bauwesen
Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf.
<http://www.berlin.de/imperia/md/content/bacharlottenburg-wilmersdorf/organigramme/bau.pdf>

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2007c): Organigramm Abteilung Wirtschaft, Ordnungsangelegenheiten und Weiterbildung des Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf.

<http://www.berlin.de/imperia/md/content/bacharlottenburg-wilmersdorf/organigramme/bau.pdf>

Bundespolizei 2007a): Homepage der Bundespolizei. www.bundespolizei.de

Bundespolizei 2007b): Kurzportrait.

http://www.bundespolizei.de/mn_266282/DE/BPOLP_Ost/Aemter/Berlin/bpolamt_berlin_node.html?_nnn=true

Bundespolizei 2007c): Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Bahnverkehrs.

http://www.bundespolizei.de/cln_048/mn_251814/DE/Home/02_Aufgaben/Bahnpolizei/bapo_node.html?_nnn=true

Bundespolizei 2007d): Polizeirecht, Geheimdienstrecht.

http://www.rechtliches.de/Gesetze_13.html

BVG 1: http://www.indanet.de/presseartikel/bvg_orpheus.pdf (10.01.2008)

Der Tagesspiegel 2005: Am Mythos vorbeifahren. (15.05.)

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/;art270,2075029>

Der Tagesspiegel 2007: Baustart am Zoobogen. (04.07.)

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/;art270,2234136>

Deutsche Bahn 2007a): Homepage Deutsche Bahn. <http://www.bahn.de/p/view/index.shtml>

Deutsche Bahn AG 2007b): Zukunft bewegen. Der DB-Konzern 2007.

http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/publikationen_broschueren/holding/konzernbroschuere_zukunft_bewegen_2007.pdf

die.net 2008: Online Dictionary. landmark. <http://dict.die.net/landmark/>

Die Süddeutsche Zeitung 2007: Das Riesenriesenrad. (04.12.)

Effinger, Herbert (2007): Konfliktmanagement. Arten und Reichweite von Konflikten. http://www.ehs-dresden.de/fileadmin/uploads_profs/Effinger/download/Konfliktmanagement.pdf

Great Wheel Corporation 2007: Homepage der Great Wheel Corporation. <http://www.greatwheel.com/>

Landespolizei 1: <http://www.berlin.de/polizei/wir-ueber-uns/struktur/index.html> (02.01.2008)

Landespolizei 2: <http://www.berlin.de/imperia/md/content/polizei/bezirk/oertldir.pdf>
(03.01.2008)

OFF Road Kids 2007: Perspektiven für Straßenkinder in Deutschland. <http://www.offroadkids.de/>

Potsdamer Neueste Nachrichten 2007: Berlin will Jugendlichen die Alkohol-Flatrate kappen. (13.03.) <http://archiv.tagesspiegel.de/archiv/13.03.2007/3136904.pnn>

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007: Vom Adenauerplatz zum Wittenbergplatz
Bahnhof Zoo
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/wanderungen/de/s2_bahnhofzoo.shtml

Sozialgesetzbuch 2005: Zwölftes Buch - Sozialhilfe - Artikel 1 des Gesetzes vom 27.
Dezember 2003, BGBl. I S. 3022. Achtes Kapitel Hilfe zur Überwindung besonderer sozialer
Schwierigkeiten. <http://www.sozialgesetzbuchbundessozialhilfegesetz.de/buch/sgbxii/67.html>

Stadtverordnetenversammlung Berlin 1950: Verfassung von Berlin vom 1. September 1950.

<http://www.verfassungen.de/de/be/berlin50.htm>

Steffan, Werner 2008: Was ist Streetwork, mobile Jugendsozialarbeit. http://forge.fh-potsdam.de/~Sozwes/projekte/steffan/final/was_sw.htm#methvorg

SUB/WAY 2007: Das Projekt in Berlin für Jungs die unterwegs sind und anschaffen.

<http://www.subway-berlin.de/>

Treberhilfe Berlin GmbH 2007: Homepage der Treberhilfe Berlin.

<http://www.treberhilfe.org/>

Tromp, Stephan 2004: Gefährliche Orte in Berlin. Kleine Anfrage zum Thema Justiz, Innere Sicherheit, Verfassung. http://www.cdufraktion.berlin.de/im_parlament/kleine_anfragen/-justiz_innere_sicherheit_verfassung/gefaehrliche_orte_in_berlin

Welt online 2006: Berlin dreht am ganz großen Rad. (16.04.). http://www.welt.de/print-wams/article140882/Berlin_dreht_am_ganz_grossen_Rad.html

Wikipedia 2007a): Bahnhof Berlin Zoologischer Garten.

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Berlin_Zoologischer_Garten

6. Anhang

6.1. Allgemeiner Leitfaden

Qualitative Befragung – Allgemeiner Leitfaden für (problemzentriertes) Experteninterview

Untersuchungsgegenstand: (Nutzungskonflikte) Probleme am Bahnhof „Zoologischer Garten“ und unmittelbare Umgebung

Allgemeine Annahme: Am BZ Garten bestehen Nutzungskonflikte und/oder Probleme sowohl auf mikrosoziologischer, als auch auf institutioneller Ebene.

Gliederung f. Leitfaden:

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

B Fragen zur Sicherheit / Randgruppe

C Fragen zur Koordination / Zusammenarbeit

D Wandel BZ Garten

Einleitung:

Vorstellung der eigenen Person, des Seminars bzw. des Forschungsgegenstandes. Erläuterung der Befragung und Umreißen der Themenkomplexe. Um die Möglichkeit der Aufnahme bitten.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

1. Können Sie mir zu Beginn bitte einmal schildern, seit wann Sie hier arbeiten und worin Ihre genaue Tätigkeit besteht?
2. Was sind die Ziele / Interessen / Aufgaben Ihrer Institution? Und wie finanziert sie sich?
3. Welchen Anteil nimmt der Bereich BZ Garten / Hardenbergplatz in Ihrem Tätigkeitsfeld ein? Auf welche Art und Weise haben Sie Kontakt?

4. Welche besonderen Herausforderungen sehen Sie diesbezüglich bei Ihrer Arbeit?

B Fragen zur Sicherheit / Randgruppe

5. In unserer Untersuchung vermuten wir unterschiedliche Probleme am BZ. Wie sehen Sie das, bestehen Ihrer Meinung nach Probleme? Können Sie Beispiele nennen?
6. Können Sie bestimmte Personen oder Personengruppen als Auslöser für die Probleme am Bahnhof ausmachen? Können Sie mir diese einmal beschreiben?
7. Wie ist Ihr Verhältnis als Institution zu diesen Personen/Gruppen?
8. Stellen diese aus Ihrer Sicht ein Sicherheitsproblem dar? Geben Sie ein Beispiel. (Wer, wieso, wo)
9. Sind Sie persönlich oder als Akteur in Konfliktsituationen involviert gewesen? Können Sie mir eine typische Konfliktsituation beschreiben?

C Fragen zur Koordination / Zusammenarbeit

Wir gehen in unserer Untersuchung von verschiedenen institutionellen Hauptakteuren vor Ort aus. Diese sind nach unserem Verständnis die Deutsche Bahn AG, die sozialen Institutionen in der Lebensstraße, die Berliner Verkehrsbetriebe, das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, die Polizei und die Gewerbeeinheiten.

10. Mit welchen am Bahnhof ansässigen Akteuren arbeitet Ihre Institution zusammen und in welcher Form? Wie finanziert sie sich diese Zusammenarbeit, unter welchen Aufgabenbereich fällt sie, wie regelmäßig findet sie statt und welche konkreten Maßnahmen werden entwickelt bzw. umgesetzt?
11. Wie zufrieden sind Sie mit der jeweiligen Zusammenarbeit und wie effektiv schätzen Sie diese ein? Wie wichtig ist die Zusammenarbeit, welcher Akteur ist am Hilfreichsten für die eigene Arbeit und was könnte man verbessern?
12. Gab es früher mehr/weniger Zusammenarbeit? In welcher Form und fanden Sie diese Arten der Zusammenarbeit besser/schlechter?

13. Würden Sie gerne mit einem der genannten Akteure stärker zusammenarbeiten? Oder mit einem neuen, bisher nicht genannten Akteur?

D Wandel BZ Garten

14. Gibt es für Sie so etwas wie einen Mythos BZ? Wie sieht dieser aus?

15. Im Vergleich zu den 80er Jahren – den Zeiten von Christiane F. – wie schätzen Sie heute die Probleme am BZ ein? Haben sich die Probleme verändert? Hat sich die Zahl erhöht/verringert?

16. Wie beurteilen Sie die Sicherheitslage im Vergleich zu früher? Gab es Zeiten mit höherer/niedrigerer Sicherheit und wann war das?

17. Wie beurteilen Sie den Verlust der Hauptbahnhof- bzw. Fernverkehrsfunktion? Hinsichtlich des Sicherheitsgefühls der Nutzer, der wirtschaftlichen Lage, der Problemgruppenkonzentration und das Verhältnis zwischen den ansässigen Akteuren untereinander?

18. Was halten Sie von der Idee des geplanten Riesenrads? Was meinen Sie, wie wird sich der BZ und seine Umgebung mit dem Bau verändern? Bezüglich der Sicherheitslage, der Art der Probleme mit unerwünschten Personen und der Beziehung der anderen Akteure am Bahnhof? Welche Auswirkungen hat das auf die sozialen Institutionen?

19. Haben Sie Kontakt zum Bauherrn des geplanten Riesenrads „Great Wheel Berlin? Planen Sie Abstimmungs- oder Koordinierungsprozesse? Wie sehen diese aus?

Abschließend:

Möchten Sie diesem Interview noch etwas hinzufügen?

6.2. Zusammenfassungen der Expertenbefragungen

Um den Lesern ohne Einsicht in die Transkriptionen einen Eindruck über das Gesagte zu vermitteln, haben wir hier inhaltliche Zusammenfassungen der einzelnen Interviews angefügt. Aus oben genannten Gründen haben wir auf einen formalen Bezug zu den Transkriptionen verzichtet.

6.2.I. Sicherheitsrelevante Akteure

I.i. SuS-Kräfte der BVG

Anna

I.ii. Landespolizei

Anna

I.iii. Bundespolizei

Die Bundespolizei untersteht als exekutives Organ dem Bundesinnenministerium und nimmt umfangreiche polizeiliche Aufgaben wahr, die im Gesetz über die Bundespolizei BPolG (seit dem 01.07.05 wurde der Bundesgrenzschutz in Bundespolizei umbenannt, inhaltlich hat sich an dem Gesetz nicht geändert (vgl. Bundespolizei d)), sowie in weiteren Rechtsvorschriften geregelt sind. Auf der Grundlage von Sicherheitskooperationen wird mit Polizeien, Sicherheitsbehörden von Ländern und Bund sowie mit ausländischen Grenzbehörden zusammengearbeitet. Mit 40.000 Beschäftigten ist die Bundespolizei bundesweit verfügbar und leistet einen wichtigen Beitrag in der Erhaltung der inneren Sicherheit in der BRD, darüber hinaus auch in Europa. (vgl. Bundespolizei 2007a))

Die Themenbereiche A, B und C sind analog dem allgemeinen Leitfaden. Nur im letzten Themenbereich soll bei den Fragen 16, 17, 18 zusätzlich auf die konkreten Auswirkungen und Veränderungen der Polizeiarbeit eingegangen werden.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Als Leiter der Bundespolizeiinspektion ist er seit 1 ¾ Jahre beschäftigt. Seine Tätigkeit besteht darin, „Gefahren abzuwehren, Straftaten zu erforschen, die so aus dem Bahnbetrieb entstehen, die den Benutzern dieser Bahnanlage hier drohen“. Die besondere Herausforderung seiner Tätigkeit „ist die Bewältigung von solchen komplexeren Einsatzlagen“. Das Ziel der Dienstleitung ist, solche Angelegenheiten zu koordinieren und zu steuern. Umgesetzt werden

diese mit „dem gesamten Portfolio polizeilicher Maßnahmen, im Wichtigsten präsent zu sein, für den Bürger ansprechbar zu sein und durch die körperliche Anwesenheit zu verhindern, das irgendetwas passiert“. Der Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei beschränkt sich auf die Bahnanlage, d.h. der geografisch festgelegte Bereich um den Bahnhof, der mit den blauen Schildern gekennzeichnet ist. Dies geschieht „nicht im Rahmen einer privaten Sicherheitsvorsorge, einer unternehmerischen Sicherheitsvorsorge, sondern als hoheitliche Aufgabe, das ist ja auch noch mal ein Unterschied.“ Die Inspektion hat insgesamt fünf Einsatzabschnitte, von denen Spandau und Oranienburg die „weniger betroffenen Einsatzabschnitte“ sind. Zwischen Friedrichstrasse, Hauptbahnhof und BZ besteht ein „ausgewogener Drittel-Mix“. Der Zoo ist zwar ein Schwerpunkt, „aber jetzt nicht exorbitant höher als der Hauptbahnhof oder die Friedrichstraße. Die haben alle ganz eigene Kriminalitätslagen, eine ganz eigene Phänomenologie und deswegen brauchen sie auch alle ganz eigene persönliche Behandlungsansätze, man kann ja nicht überall mit demselben Maßnahmenbündel arbeiten“. In diesem Sinn ist der BZ ein Schwerpunkt.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Am BZ gibt es eine ganz eigene Kriminalitäts- und allgemeine Problemstruktur. Als erstes bezieht sich der Interviewte auf die „offene Obdachlosenszene“, die in ihren Gewahrsambüchern „weiterhin deutlich spürbar“ ist. So wie die City West als touristische Attraktion etabliert ist, sind auch die verschiedenen Probleme am Bahnhof etabliert. Damit sind zum einen die Fußballfans und zum anderen die Diskostreitigkeiten gemeint. Diese Probleme gehören aber zur Routinearbeit für die Bundespolizei am BZ. Was deutlich abgenommen hat, ist der Taschendiebstahl. Das führt der Interviewte darauf zurück, dass der Bahnhof keine Fernbahnfunktion mehr hat, keine Menschen mehr eine oder zwei Stunden auf ihre Bahn warten und somit die „Tatgelegenheitsstruktur“ nicht mehr vorhanden ist. Die erstgenannte Randgruppe sind die Fußballfans, die am Wochenende, „wenn sie zu viel getrunken, zu sehr betrunken hier auftauchen, die einfach Probleme machen“, z.B. „Grölen, randalieren, weiter saufen, Bahnanlagen verunreinigen, andere Reisende belästigen“. Die gleichen Probleme bereiten auch „größere Gruppen von Obdachlosen, die sich dann insbesondere unten vor den Verkaufseinrichtungen über den Tag regelmäßig mit Alkohol versorgen“. Dieses Problem wird speziell von Ullrich verortet. Dessen Sicherheitsdienst muss sich stark aufstellen, um eine Ansammlung zu verhindern. Diese zwei Gruppen bilden das Hauptproblem. Ein weiteres Problem ist das Drogenmobil in der Jebensstraße, „das ist aber in der Tat kein so großes Problem. Da gibt es eine sehr gute Kooperation zwischen

Landespolizei, zwischen den privaten Trägern und auch den kommunalen Trägern, es gibt einen AK, der sich gezielt darum kümmert, so dass wir polizeiliche Maßnahmen mit sozialen Maßnahmen abstimmen, das ist weniger dramatisch.“ Das Verhältnis zu diesen Gruppen wird als leidenschaftslos und professionell beschrieben. Man hat aber versucht, nicht nur das „polizeiliche Standardprogramm“ durchzuführen, sondern durch Zusammenarbeit mit „der Berliner Stadtmission, der BM, die da zur Stadtmission dazu gehört, mit der Caritas und anderen Einrichtungen“ ein Programm zu entwickeln und an „polizeilicher Intervention unmittelbar so eine soziale Intervention anhängen, d.h. wenn der dann bei uns aus dem Gewahrsamsbereich rauskommt, wie kann man dann Sozialarbeiter unmittelbar ran bringen, der den anspricht und vielleicht eine Anschlussbehandlung oder Anschlussbetreuung sicherstellt“. „Wenn hier jemand permanent stört und Ärger macht und andere belästigt und gefährdet, dann muss man mit den ganz normalen Instrumentarien rechnen, die das Gesetz da bietet, aber vielleicht gibt es auch die Möglichkeit, über die soziale Art und Weise mal etwas zu machen. Die angesprochenen Gruppen stellen ein Sicherheitsproblem dar, das jedoch nicht dramatisch ist. „Also das ist halt hier, wie an allen anderen Bereichen auch, das ist ein Sicherheitsproblem, aber gerade weil es auch ein Sicherheitsproblem ist, gibt es hier sowohl eine behördliche Präsenz, als auch eine private Sicherheitspräsenz“. Es gibt keine Gruppe, die ein primäres Sicherheitsproblem darstellt. Die einzelnen Gruppen sind zu unterschiedlichen Zeiten präsent. Die Sicherheitsproblematik ist jedoch bei jeder Gruppe grundsätzlich der Alkohol, „weil Alkohol immer Aggressionstrieb im Grunde genommen freisetzt und Hemmschwellen runtersetzt und damit diese Rohheitsdelikte über gehen“. „Die klassischste“ Problemsituation „und auch in der Auswirkung größte ist eigentlich die, das jemand schon so angetrunken ist, dass er nicht mehr ansprechbar ist, dass er dann absent ist oder wie es bei uns immer so schön heißt „an die Freiwildsbestimmung ausschließenden Zustand“. Der wird jetzt angesprochen, weil er sich hier vorne quer in den Eingang gelegt hat, oder weil er noch versucht hat im Laden irgendwas zu klauen, weil das kriegt er zumindest noch hin, weil das ist dann vegetativ gesteuert oder so, dann wird der angesprochen und der Schlüsselreflex „blaue Uniform“ oder „grün-weißes Auto“ oder so, das funktioniert dann auch noch und dann kommt es zu unkontrollierten Wutausbrüchen, weil auf einmal das, was noch so automatisiert bei ihm abspielen soll, dann auf einmal irgendeine Form der Intervention greift und dadurch fühlt er sich gestört und fängt dann an, sich zur Wehr zu setzen, das ist so der klassische Fall“. Lokalisiert werden diese Probleme direkt vor dem Bahnhofsgebäude von

der Seite des Hardenbergplatzes und weniger in der Jebensstraße. Für das Gelände vor Ullrich ist die Landespolizei zuständig, man kooperiert aber gelegentlich.

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Es gibt eine sehr intensive Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG, die sich allerdings wegen der Größe des Konzerns mit 230 Konzernunternehmen und den vielen Verantwortlichen manchmal etwas schwierig gestaltet. Dann gibt es noch eine intensive Zusammenarbeit mit der Landespolizei, dem Bundeskriminalamt und weiteren kleineren Polizeistellen, u.a. auch mit dem Leiter des Abschnitts 27, mit dem regelmäßige Treffen stattfinden, „also das ist sehr eng verzahnt“. Mit dem Bezirksamt gibt es auch eine Zusammenarbeit, wie z.B. mit der Bezirksbürgermeisterin wegen den Feierlichkeiten zur 125 Jahrfeier und sonstige Abstimmungen auf kommunaler Ebene. Des weiteren beteiligt sich die Bundespolizei in Arbeitskreisen in Form von „public-private-partnership“, wie beispielsweise die Ag City. Auch mit privaten Sicherheitsdiensten wird zusammengearbeitet, d.h. im Rahmen der Zusammenarbeit mit der DB, also mit der DB Sicherheit GmbH, die ein privates Sicherheitsunternehmen ist. Die Zusammenarbeit findet in Form von Ordnungspartnerschaften statt, durch gemeinsame Streifen und Abstimmung über Sicherheitsmaßnahmen. Früher wurden kleinere Subunternehmen beauftragt, mit der DB Sicherheit GmbH hat man jetzt nur einen Ansprechpartner für alle Sicherheitsangelegenheiten. Mit der BVG wird direkt nur in Fällen eines konkreten Anliegens zusammengearbeitet, „ansonsten ist die eher überschaubar.“ Mit dem Zoo wird am wenigsten bzw. gar nicht zusammengearbeitet. Als umgesetzte Maßnahmen nennt der Interviewte für die Zusammenarbeit mit den sozialen Trägern/Einrichtungen Vereinbarungen, die beidseitig unterschrieben wurden und, dass Mitarbeiter bei den jeweils anderen Akteuren hospitierten. Mit dem Abschnitt 27 spricht man sich auf Abschnittsebene regelmäßig ab, eine Maßnahme war z.B. ein gemeinsamer Präventionsstand für die 125 Jahrfeier. Mit der DB sind es die gemeinsamen Streifen, Austausch der Lagebilder, regionale Sicherheitsbesprechungen und Abstimmungen in den Maßnahmen. Der Interviewte ist sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit am BZ, „Ich bin hochgradig zufrieden. *Mit allen Akteuren?* Echt. Man muss auch da immer wieder mit jedem nachregeln, aber insgesamt gerade hier am Zoo einwandfrei.“ Die Zusammenarbeit wird als „wichtig, elementar“ angesehen. „Wenn jeder hier nur für sich alleine arbeiten würde, das würde nicht funktionieren, dazu sind die Verantwortlichkeiten hier zu fragmentiert, man würde sich gegenseitig auch mit den Maßnahmen und Initiativen behindern, wenn sie nicht aufeinander abgestimmt wären (...) es

wird auch immer Ausreißer geben, aber zurzeit und insbesondere auch für die zurückliegenden 1 ¾ Jahre kann ich insgesamt nur zu dem Ergebnis kommen, hervorragende Zusammenarbeit“. Zu noch intensiverer Zusammenarbeit fehlen aber die Ressourcen. Durch die Zusammenarbeit entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Akteure, sie ist obligatorisch und bedarf keines weiteren Personals. Durch die Abschaffung von Resudanzmaßnahmen kann sogar Geld gespart werden. Im Vergleich zu früher gibt es „viel mehr“ Zusammenarbeit. „Im vorletzten Jahr oder vor zwei Jahren sind hier im gesamten Jahr 200 Ordnungspartnerschaftstreifen gelaufen worden, mittlerweile sind wir bei über 4000, die wir durchgeführt haben“. Seit 1 ½ Jahre gibt es regelmäßige Dienstgruppenleitertreffen mit der Landespolizei. Auch die Vereinbarung mit den privaten Trägern, die vom Interviewten initiiert wurde, ist nicht lange her. Der Interviewte würde gerne mit allen noch enger zusammenarbeiten, ist aber der Ansicht, dass die Kapazitäten nicht ausreichen. Der BZ „ist zwar ein Großteil unserer Aufgabe, aber wir können da jetzt keine Priorität drauf setzen“. Mehr Zusammenarbeit wünscht sich der Interviewte mit der „TaxifahrerInnung, weil die auch immer so viele Probleme machen, nein (*lacht*), da hätte ich jetzt keinen“. Manchmal werden Uniformierte von ihnen „anbeleidigt“, „Sieh zu, dass du über die Straße kommst, ich muss hier raus, das sind Taxifahrer“.

D Wandel BZ Garten

Für den Interviewten gibt es und gab es keinen Mythos BZ, „hier ist nichts mythisches. Also etwas unwobenes, undurchsichtiges, das gibt es hier nicht“. Er kann sich zum Vergleich der Problemlage mit den Zeiten von Christiane F. nicht wirklich äußern, weil er die Lage nur so kennt, wie sie im Buch beschrieben wird. Er glaubt aber, dass sich das polizeiliche und das soziale Instrumentarium seit den achtziger Jahren deutlich weiterentwickelt hat. „Also ich weiß nicht, ob es bei Christiane F. hinten ein Drogenmobil gab, ich weiß nicht ob da rund um die Uhr drei Sozialbetreuer waren, die denen dann irgendeine Hilfe zur Verfügung gestellt haben. Ich gehe mal davon aus, das war früher noch nicht so. Das, was ich zurzeit erlebe, ist überschaubar, ist kein großes Problem“. Hinsichtlich der Sicherheitslage hat sich die Lage verbessert. Der Taschendiebstahl ist laut Statistiken „exorbitant“ zurückgegangen, das Problem hat sich jetzt zum Hauptbahnhof verlagert. Allerdings, „das werden die Kollegen der Landespolizei mit Sicherheit genauso bewerten, (...) scheint sich eine Tendenz durchzusetzen, das jeder sich mal ein bisschen rumprügeln und wehren darf“. Die Anzahl der Übergriffe auf Polizisten scheint größer geworden zu sein. Insgesamt aber glaubt der Interviewte, dass sich die Menschen am BZ sicher fühlen. Der Verlust der Fernbahnhoffunktion ist aus polizeilicher

Sicht nicht schlimm. „Hätte ich hier Fernzüge und am Hauptbahnhof, dann hätte ich größere Probleme“. Beide Bahnhöfe mit Fernbahnfunktion zu betreuen, wäre für die Dienststelle zu viel, „das würde sich dann, bei uns gibt es immer so einen Brennpunkt oder einen Schwerpunkt und dann hätte ich zwei dieser Punkte und müsste mich zu bestimmten Zeiten wieder aufsplittern“. Die Idee des geplanten Rads empfindet der Interviewte als „schön“. Die erhöhte Frequenz empfindet er nicht als Problem, da es sich nur um Touristen handelt, die sich nicht lange im Bahnhofsgebäude aufhalten. Deswegen erwartet er auch keine Erhöhung des Taschendiebstahls. Der Bau des Rads wird seiner Ansicht nach keine große Auswirkung auf die Szene und die sozialen Institutionen haben, weil sie sich dort schon über Jahre etabliert hat und das „Vorhandensein von Öffentlichkeit“ sie nicht abschreckt. Ab einem gewissen Zustand interessiert es nicht ob jemand zuschaut. Außerdem gibt es dann die Möglichkeit durch das Drogenmobil geschützt zu konsumieren. Mit dem Radinvestor besteht kein Kontakt, dafür es gibt auch keinen Bedarf. Während des Baus des Rads könnte die Polizeiarbeit lediglich ein wenig beeinträchtigt werden, indem für die Einsatzfahrzeuge Strassen gesperrt werden könnten.

II. Politische Akteure

II.i. Bezirksamt Bauwesen

Die Kontaktaufnahme gestaltete sich aus Recherche, einem Anruf, einer darauf folgenden Email und einem Termin für das Interview. Bezüglich unseres Leitfadens haben wir die Themenabschnitte C und D im Interview getauscht und zuerst nach dem Wandel des BZ gefragt. Das geplante Rad, in diesem Zusammenhang auch die Tiefgarage bzw. das daraus veränderte Verkehrskonzept sollte bereits als relevantes Gesprächsthema zentral behandelt werden und nicht als eines der letzten Themen abgefragt werden. In dieser Darstellung tauschen wir diese Blöcke zurück, um die Gesamtdarstellung der Arbeit zu vereinheitlichen, inhaltlich spielt die Platzierung keine Rolle, es war lediglich für die Interviewführung von Vorteil.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Unser Gesprächspartner ist seit dem Jahr 2002 im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf im Bereich Bauwesen tätig, dazu gehört „sowohl die Bauaufsicht, als auch die Stadtplanung, Denkmalschutz, Tiefbau- und Grünflächenamt und die gesamte Verwaltung der bezirklichen Immobilien, einschließlich Hochbau.“ Seine persönlichen und auch politischen Ziele liegen

darin, die Vielfalt im Bezirk „zu erhalten und weiter zu entwickeln“ und „Monostrukturen“ zu verhindern. Gemeint ist die Mischung von Wohnen in Villen und Neubauten, das Olympiastadion und das Messegelände, sowie die Technische Universität. Hinzu kommen die diversen Einkaufsmöglichkeiten und die Nähe zur Natur. Den Anteil seiner Arbeit bezüglich des BZ ist derzeit relativ intensiv, aufgrund der angestrebten Umgestaltung des HP, d.h. der Bau einer darunter liegenden Tiefgarage und Veränderung der Platzoberfläche, um dadurch den Standortnachteil hinsichtlich fehlender Stadtplätze gegenüber der City Ost auszugleichen. Darüber hinaus geht es ihm darum, private und öffentliche Interessen zu verknüpfen und auch private Investitionen für privat-öffentliche Vorhaben zu aktivieren. Insgesamt ist ihm „an einer Stabilisierung und Revitalisierung der City West“ gelegen, da sie einen zusätzlichen Anziehungspunkt für Berlin darstellt.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Das Hauptproblem am BZ ist die seit 1990 „stark vernachlässigte“ Gegend, dazu zählen die „starke Abwertung beim Bikinihaus“, das brachliegende Grundstück Zoofenster, sowie das weitgehend entmietete Schimmelpfenghaus. Des Weiteren die verloren gegangene „Nutzung des Amerikahaus“ und im letzten Jahr die Veränderung der Bahnhofsfunktion. Seiner Ansicht nach ist das „stückweit ein schleichender Verfall“. Ein weiteres Problem ist die Problemgruppenansammlung am HP, genannt werden „die Kinder vom Bahnhof Zoo“, welche aber „nicht immer“ eine Problemsituation darstellen und „nicht untypisch für Bahnhofsgegenden ist.“ Hinzu kommt die Nichtaufwertung des Bahnhofes und seiner unmittelbaren Umgebung, Jebensstraße, Wirtschaftshof des Zoo, Betriebsbahnhof der BVG, TU-Bibliothek, ehemalige Asylbewerberunterkunft in Containern, „die Mischung, die man dort über viele Jahre akzeptiert hat, die sind natürlich der eigentlichen Situation nicht gerecht geworden, dass es sich ja unmittelbares Umfeld der City West handelt.“

Als Auslöser für die Probleme am Bahnhof kann er nicht im Einzelnen sagen, „der hat Schuld oder der hat Schuld“, denn das Problem an Bahnhöfen ist einmal, „dass eine gewisse Kriminalität dadurch stattfindet, dass Drogen umgeschlagen werden, Drogen konsumiert werden, Drogen verkauft werden, dass dazu die entsprechende Beschaffungskriminalität zählt“. In der Jebensstraße ist es speziell die Strichsituation, welche „auch mit einem hohen Anteil an nicht Sesshaften“ verbunden ist, in der Vergangenheit gab es häufig Situationen, die daraufhin hindeuten, „dass es dort ein sozialer Brennpunkt ist“, verantwortlich dafür wird das Vorhandensein dieser speziellen Bevölkerungsgruppen gemacht. Von seiner Seite besteht

kein direktes Verhältnis zu diesen Randgruppen, da die Abteilung „keinen unmittelbaren Zugang“ hat. Es gab jedoch „die Aufforderung von der Polizei oder die Bitte von der Polizei (...), dass ein oder andere baulich ein Stück umzugestalten, um bestimmte Problemsituationen zu bereinigen.“ Beispielsweise wurde am Ausgang des U-Bahnhofes Zoologischer Garten bei Burger King ein Fußgängerschutzgitter ausgetauscht, da dort „7 oder 8 Leute aus der Trinkerszene auf diesem Gelände saßen und jeden, der aus der U-Bahn kam, anpöbelten und wenn er dann nichts gab, sie auch stärker aggressiv bettelten.“ Das Problem hat sich nach seiner Aussage deutlich verringert.

Ein weiteres Problembeispiel ist „die gesamte Berliner Straßenbeleuchtung“, welche aus Einsparungsgründen auf die halbe Kraft runter gedämmt wurde und man dadurch in vielen Bereichen „relativ dunkle Ecken“ hat, „damit wirkt die Stadt teilweise auch düster und problematisch“. Am HP soll bei der Umgestaltung darauf geachtet werden, dass mehr Licht rein gebracht wird (Problem der Aufenthaltsqualität, traut man sich über den Platz). Der HP hat jedoch auch einen grundsätzlichen baulichen Nachteil, als man die „drei Eingangsgebäude als Tor gesetzt hat“, hat man „damals ganz bewusst den Hardenbergplatz abgeschottet, städtebaulich, um durch ein Tor rein zu fahren, das führt aber dazu, dass man Pinkelecken geschaffen hat und Räume, die einer sozialen Kontrolle ein Stückweit entzogen sind“. Der Zugang zum Zoo verdeutlicht dieses, denn „so schön er optisch eigentlich ist, ist sehr unattraktiv, weil er liegt in der äußersten Ecke des Platzes“, man muss erstmal an „Kolonnen von abgestellten Autos vorbei um dahin zu kommen“. Als weiteres Problem nennt er einen Bauzaun der Bahn auf dem HP / Bahngelände. „Fast der ganze Gehweg vor dem Eingang zum Zoologischen Garten gehört der Bahn“, mit zahlreichen Verkaufsständen, die „dringend zur Versorgung der Reisenden erforderlich“ sind. Nach der Umgestaltung des HP ist es ihm aber wichtig, „dass die Besucher auch einen anderen Fußweg haben, als sich auf 11/2 Meter breit, als sich da zwischen Autos durch zu schlängeln.“

Schließlich erwähnt er noch, dass in Bereichen, „die sozial etwas problematischer sind“, Stadtmöbel eingebracht werden, „die einen sehr hohen Grad haben gegen Vandalismus. D.h. wir arbeiten mit Steinbänken, wo sie fast nichts mehr reinritzen können, die Oberflächen versiegelt sind, wo sie die Beschmierungen auch sehr schnell abbekommen“. Zukünftig soll es mehr Beleuchtung geben und „die Situation Drogenumschlag / Drogenkonsum in der Lebensstraße ein Stückweit eingedämmt“ werden. „Im Moment können sie ja fast zugucken, wenn am Hardenbergplatz an der Bushaltestelle gestanden und kleine Würfelchen den Besitzer wechseln.“

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Als Institution wird im Rahmen des Runden Tisches mit allen von uns genannten Akteuren zusammengearbeitet, zusätzlich mit den Immobilienanliegern und dem Zoo. Zukünftig soll noch die BP und die Taxiinnung / Taxiverband hinzugezogen werden, da es Akteure sind, „die den Platz ja ein Stückweit mitbespielen“. Stattgefunden hat dieser Runde Tisch erstmals „Anfang Mai / Ende April“. Mit dem Betreiber der Tiefgarage für den HP hat man sich darauf verständigt, zwei Arbeitsgruppen zu bilden, die parallel Fragen der wirtschaftlichen, rechtlichen, finanziellen und technischen Machbarkeit prüfen, um vor der Sommerpause die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen zusammenzuführen und zu beschließen: „geht die Tiefgarage ja oder nein. Das ist ja sozusagen der Wahrsager, der dann den ganzen restlichen Platz weiter beeinflusst. Ohne die Tiefgarage keine grundlegende Umgestaltung des Platzes.“ Nach der Sommerpause sollen diese Ergebnisse in einem weiteren Treffen im Rahmen des Runden Tisches HP bekannt gemacht werden.

Bezüglich der Zufriedenheit in der ZA besteht mit der BVG „eine ganz tolle Zusammenarbeit“, im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG. „Mit der Bahn bin ich nicht wirklich glücklich und zufrieden,“ die Planung eines zweigeschossigen Einkaufszentrum direkt vor dem Haupteingang des Bahnhofs Zoo ist „eine Planung, die wir völlig verworfen haben, weil jede Sichtbeziehung wird dort behindert und die Vorstellung, dass der Bahnkunde erst mal durch einen langen Schlauch an Einzelhandelsgeschäften vorbei gehen muss, bis er dann endlich in seinen Zug steigen darf, ist eine vielleicht etwas abstruse Vorstellung und insbesondere stört mich daran, dass das noch Staatsunternehmen waren und man praktisch dann eine Einzelhandelskonkurrenz zu den bestehenden Immobilienentwicklungen aufmachen würde. Das muss man sich ja mal vorstellen auf einem Staatsgrundstück, auf öffentlichem Straßenland wird mit Staatsknete, wenn ich das mal so sagen darf, ein Einkaufszentrum zu schaffen und damit all denen, die gerade mühevoll dabei sind, wie Bayerische Immobilien AG und anderen, die ihre Häuser entwickeln, damit man da noch mal richtig schön Konkurrenz zu machen, das ist mit meiner wirtschaftspolitischen Vorstellung nicht zu vereinbaren und auch nicht Aufgabe des Transportunternehmens Bahn. Also insofern haben wir da mit der Bahn im Moment einen Konflikt, wobei die Bahn inzwischen mitgeteilt hat, dass ihre Planung so keinen Bestand mehr habe, aber wir kriegen auch noch keine andere.“ An dieser Stelle muss man „mit der Bahn sicherlich anders ins Gespräch kommen. Dazu ist aber aus meiner Sicht notwendig, dass die Bahn sich anders aufstellt und positioniert, als es bisher der Fall ist.“ Die Bahn sollte seiner Meinung sich auch hin und wieder fragen, „was kann sie sozusagen der

Stadt zumuten und der Stadt Gutes tun, da fehlt es mir auf Seiten der Bahn, da wechseln auch sehr häufig die Akteure, also mit der Bahn ist es an der Stelle problematisch. Auch problematisch, wenn sie auf so Kleinigkeiten achten, wir haben die Bahn mehrfach gebeten, Beschmierungen, Plakatierungen, Graffiti zu entfernen, an der Bahnbrücke Kantstraße, aber auch am Hardenbergplatz / Hertzallee, die Taubenschutzgitter wieder in Ordnung zu bringen, dass wenn man als BVG-Fahrgast da an der Bushaltestelle steht eben kein Taubendreck abbekommt, der Schriftwechsel mit der Bahn ist katastrophal, die Zuständigkeit wird innerhalb des Konzerns von der einen Ecke auf die andere geschoben. Uns wurde mitgeteilt, dass man in Zukunft Graffiti überhaupt nicht mehr beseitigen wird, außer wenn sie einen radikalen oder antisemitischen Hintergrund haben, aber das ist dann schon ein schwerer Umgang.“

Das Verhältnis zwischen der Senatsverwaltung und dem Bezirk wird derzeit problematisch eingeschätzt, zum einen aufgrund des Versuchs der Entziehung des Planungsrechts durch die Senatorin, zum anderen durch die Bildung eines Lenkungsgremiums, bestehend aus dem Stadtrat Mitte, Stadtrat Charlottenburg-Wilmersdorf und der Senatsbaudirektorin, „und führt noch mal einen zusätzlichen Entscheidungsträger ein.“

Sonst ist die ZA mit dem Zoo gut und mit den privaten Anliegern auch, Probleme bereitet das Grundstück Zoofenster, da der Eigentümer gewechselt hat und noch kein Kontakt- und Ansprechpartner vorhanden ist. Dennoch wird die ZA insgesamt aufgrund des „sehr engen Zeitplans“ als „hoch“ und effektiv eingeschätzt. Sie ist „effektiv auch deshalb, weil wir z.B. durch einen sehr kurzen Draht zur bezirklichen Straßenverkehrsbehörde, aber auch zur Verkehrslenkung Berlin, auch Modifizierungen vorgenommen haben, es ist wirklich eine Planung, die unwahrscheinlich schnell voranschreitet. Und das macht es effektiv. Wir reden jetzt nicht Jahre über das Thema, sondern entweder es gelingt jetzt in 2007 zu sagen, so soll es in etwa aussehen und es gibt ein Go oder eben nicht.“ Im Vergleich zu früher wird die ZA besser eingeschätzt, hervorgerufen durch die Arbeitsweise, „weil wir nun mal wirklich alle Grundstückseigentümer eines begrenzten Areals an den Tisch holen und gesagt wird, wer macht wann was, wer hat welche Interessen, wie können wir die miteinander harmonisieren, koordinieren, das ist sicherlich schon ein Quantensprung in der Zusammenarbeit.“

D Wandel BZ

Einen Mythos BZ stellt für ihn nicht der Bahnhof allein dar, „es ist mehr sozusagen die City West insgesamt“, was einerseits auf die Teilung der Stadt zurückzuführen ist, zum anderen

mit der geschichtlichen Entwicklung zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu tun hat, „der neue Westen, Kaufhaus des Westens, Theater des Westens, Gedächtniskirche nannte man ja Taufhaus des Westens, also sie hatten immer des Westens, das sagt ja sehr deutlich, dass es, und das sind ja Begriffe von 1908 / 1911, das sind ja ganz klare Abgrenzungen zur alten monarchischen Mitte, es war eben die liberal bürgerliche neue City, da hat sich sicherlich in Berlin ein Dualismus entwickelt, den man auch heute nicht weg diskutieren kann, der nicht nur mit der Mauer zu tun hat“.

Im Vergleich zu den 80er Jahren, zu den Zeiten von Christiane F., haben sich „die Probleme ein Stückweit verringert“. Das Bahnhofsgelände gehörte früher praktisch zu der DDR und der Kontakt zu der Bahnpolizei der DDR gestaltete sich in diesen Zeiten problematisch, „dieser Irrefaktor ist einfach weggefallen, zum einen. Zum anderen ist auch der Drogenkonsum heute nicht mehr so sichtbar, wie es damals eine Zeitlang war.“ Da die Veränderungen des Bahnhofs in unmittelbarem Zusammenhang mit der Entwicklung der gesamten Umgebung, insbesondere Ku'damm, stehen, ist es schwierig eine Gesamttendenz zu erkennen, „wenn sie mal gucken im Zeitungsarchiv, wie viele Male der Ku'damm totgesagt war... es gibt so Wellen in der öffentlichen Wahrnehmung, im Moment wird er gerade wieder hochgeschrieben“.

Mit dem Verlust der Fernbahnhofsfunction hat sich sicherheitstechnisch seiner Auffassung nach „kaum etwas verändert“, die Zahl der Taschendiebstähle ist aufgrund des Gedränges zurückgegangen, sowie das Gedränge insgesamt „ein Stückweit abgenommen hat.“ In wirtschaftlicher Hinsicht „gab es sicherlich eine Auswirkung“, nach Angaben der AG City gab es an einem Vergleichstag etwa 8% weniger Passantenstrom auf der Joachimstaler Straße als vorher. Die Passagierzahlen der BVG sind am „Bahnhof Zoo beim Ein- und Ausstieg kontinuierlich geblieben“, für sie ist der BZ „weiterhin eine große Drehscheibe“. Allerdings hat er persönlich „die Hoffnung noch immer nicht aufgegeben, dass der BZ auch wieder Fernbahnhof werden könnte“, mit dem derzeitigen Bahnchef scheint die Situation jedoch aussichtslos.

Die Idee des geplanten Rads sieht er sehr positiv und unterstützt das von Anfang an. Es besteht ein sehr intensiver Kontakt. Mit dem Rad bekommt die Stadt einen „Hingucker“ und wird zum anderen „ganz neue Besucherströme lenken.“ „Da werden schon erhebliche Frequenzen einfach in die City West geschaukelt und da ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Leute anschließend sagen und ich gehe jetzt noch über das Europa-Center zum KaDeWe, die ist einfach verhältnismäßig hoch. Und insofern wird das Aussichtsrads sicherlich auch eine

neue wirtschaftliche Anziehungskraft“ und kann auch eine städtebauliche Verknüpfung zur Spreestadt, Mercedeswelt und damit zu „dem nur 10 Minuten fußläufig entfernten Hardenbergplatz“ bedeuten. Bistlang „gab es keine Verbindung und durch das Aussichtsrad wird sicherlich eine andere Wegebeziehung entstehen, eine andere städtebauliche Anbindung zwischen der Spreestadt, Charlottenburger Tor, Hardenbergplatz, Breitscheidplatz, also da entsteht so eine Perlenkettung.“

Des weiteren besteht hinsichtlich baulicher Veränderungen „die Planung unter dem Hardenbergplatz die Tiefgarage zu machen, alle Autos unter die Erde zu bekommen, den Platz selbst nur noch zur Verfügung zu stellen für BVG-Busse und für Ein- und Aussteigen und ansonsten als großen Stadtplatz zu gestalten, wo auch die ein oder andere Veranstaltung drauf stattfinden kann, und da soll eins der Bahn-Viadukte, rechts neben der Bundespolizei/BGS, geöffnet werden um einfach einen breiteren Fußweg unter der Brücke Hertzallee zu haben. Taxen sollen aus unserer Sicht in die Jebensstraße, um der Jebensstraße eine neue Funktion zu geben, sie ein stückweit aufzuwerten, sichtbar zu machen, wenn da Fluktuation durch ein- und abkommende Taxen ist, dann ist da einfach eine andere Situation.“

Was potentielle Auswirkungen auf die ansässigen Institutionen und Personen nach den baulichen Veränderungen angeht, stellt man sich vor, „dass wenn in Zukunft Regionalbahnhof und S-Bahnhof die Wegweisung ist, wollen Sie als Fahrgast zum BVG-Bus, dann nehmen Sie den Ausgang zum Hardenbergplatz raus, wollen Sie als Fahrgast zum Taxi, gehen Sie zur rechten Seite raus, dass sich die Besucherströme ein stückweit auch anders verteilen und damit aus der Hinterhofsituation die Jebensstraße auch eine gewisse Vorfahrts-, Auffahrts-, Zugangssituation zum Regionalbahnhof hinzubekommt“. Es soll aber nicht so angelegt sein, „dass es eine Verdrängung in die Jebensstraße ist, sondern es hat auch was mit technischen Gegebenheiten in der Menge zu tun, Verkehrsabwicklung, aber ich erhoffe mir davon schon ein stückweit, dass wir die Situation Drogenumschlag / Drogenkonsum in der Jebensstraße ein stückweit eingedämmt bekommen.“ Die „Diskussion die es eine zeitlang gab, wenn man da nicht die Drogenberatung hätte und da nicht die Bahnhofmission hätte, dann wäre da alles viel schöner, irgendwo muss man zum einen solche Einrichtungen haben, zum anderen ist es ja auch sinnvoll, sie klientelnah zu haben und nicht irgendwo am Rande der Stadt“.

Mit den geplanten Veränderungen (Aussichtsrad, ZooPalast, Schimmelpfenghaus, Zoofenster, Bebauung Ullrich-Parkplatz) und einer potentiellen Fertigstellung bis zum Jahr 2011 „hätte die City West eine völlig neue Adresse in dem Bereich“.

II.ii. Bezirksamt Wirtschaft

Wir berücksichtigen, dass unser Gesprächspartner noch nicht lange im Amt ist und daher eine eingeschränkte Sicht bzw. Beurteilung hat, da es ihm an Erfahrung in dieser konkreten Position mangelt. Über aktuelle Entwicklungsvorhaben sollte er jedoch Kenntnisse besitzen und als gewählter politischer Vertreter die Interessen seiner Institution beurteilen können. Die Kontaktaufnahme gestaltete sich aus Recherche, einem Anruf, einer darauf folgenden Email und einem Termin für das Interview. Bezüglich unseres Leitfadens haben wir wie bei dem Interview mit der Abteilung Bauwesen die Themenabschnitte C und D im Interview getauscht und zuerst nach dem Wandel des BZ gefragt. Das geplante Rad, in diesem Zusammenhang auch die Tiefgarage bzw. das daraus veränderte Verkehrskonzept sollte bereits als relevantes Gesprächsthema zentral behandelt werden und nicht als eines der letzten Themen abgefragt werden. In dieser Darstellung tauschen wir auch diese Blöcke wieder zurück, um die Gesamtdarstellung der Arbeit zu vereinheitlichen, inhaltlich spielt die Platzierung keine Rolle, es war lediglich für die Interviewführung von Vorteil.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Der Experte ist für Wirtschaft, Ordnungsangelegenheiten und Weiterbildung im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf tätig. Er hat demnach ein politisches Wahlamt und ist von der Bezirksverordnetenversammlung gewählt, er ist seit dem 01. November 2006 in dieser Funktion tätig und aktiv in der SPD tätig. Der Anteil seiner Arbeit am Bereich Zoologischer Garten und HP ist sehr unterschiedlich, war aktueller, als es um die Kompetenz für den Bereich Zoologischer Garten und HP ging (Bestrebungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung), das Thema kommt auch immer mal zur Sprache in der Ordnungsamtswoche, „aber auch da ist der Bahnhof Zoo kein explizites Thema, weil es nicht als besonders problematisch angesehen wird, was die Sicherheitsanlage angeht“. Ihm sind als Vertreter keine wirklichen Probleme bekannt, für die Sicherheit auf dem Gelände ist die Bahn zuständig, was den Bereich Drogen angeht, werden Anlaufstellen und Angebote für Drogenabhängige von der Abteilung Soziales im Bezirksamt gemacht, diese werden auch angenommen.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Die Probleme sind bekannt, diese scheinen nach seiner Auffassung „ganz gut im Griff“ zu sein. Als Privatmensch sieht er bezüglich der Sicherheitslage Unterschiede in den Tageszeiten. In den Abend- und Nachtstunden ist für viele ein subjektives Sicherheitsgefühl nicht da, man sieht Drogenabhängige und Stricher, aber das hat jeder Bahnhof. Hinzu kommt die „Unübersichtlichkeit des Hardenbergplatzes“, die dazu beiträgt, dass man sich unwohl fühlt. Tagsüber beurteilt er die Situation anders, evt. hat man „Angst vor Taschendiebstählen“, da der BZ für die Berliner Bevölkerung „hauptsächlich ein Umsteigebahnhof“ ist und „insofern da auch kein längerer Aufenthalt vorgesehen ist und da man dass ja in den Stoßzeiten macht, ist man mit der Masse unterwegs und hat (...) nicht solche Sicherheitsbedenken“.

Als Personengruppen, die die Wahrnehmung oder Unsicherheit auslösen, nennt er als Privatmensch Bettler, Personen, „die den Bahnhof Zoo als Aufenthaltsort suchen“, die „dort auch Drogenkonsum machen, als auch tatsächlich die Strichertätigkeit“. „Natürlich ist jemand, der ungepflegt in der U-Bahn ist oder auch tatsächlich eben bettelt, dann eben eine Fahne hat oder wirklich merkt, der steht unter Drogeneinfluss, da fühlt man sich eben nicht unbedingt wohl, wenn der dann auch so anpöbelt.“

Er unterscheidet noch einmal das subjektive Sicherheitsempfinden von Frauen, dass in der Wahrnehmung ein anderes ist.

Bezüglich der lokalen Verortung unterscheidet er zwischen den „Strichertätigkeiten in der Lebensstraße“ und dem „Drogenkonsum mehr zum Hardenbergplatz hin“. Der unangenehmste Ort ist „der allerletzte Durchgang, (...), weil der auch am wenigsten frequentiert ist“.

Als Institution werden sie aktiv und schreiten dagegen vor, „wenn die wirklich aggressiv betteln oder nötigen, am Ärmel ziehen oder so was“, genauso wenn Kinder betteln, dann wird das Jugendamt informiert, weil es dann „eine Frage des Jugendschutzes“ ist, „aber betteln dulden wir, tolerieren wir auf öffentlichem Straßenland, wenn jetzt tatsächlich die Hand aufgehalten wird.“ Bezüglich der Drogenproblematik wird seitens des Bezirksamtes mit Hilfe von aufsuchender Drogenarbeit und unterschiedlichen Möglichkeiten von Beratungen versucht, „die Drogen einzuschränken“.

Eine konkrete Handlung entsteht, wenn beispielsweise Ordnungsamtskräfte, die dieses Gebiet regelmäßig durchstreifen, Verstöße gegen Regeln feststellt, parken z.B. und „wenn denen irgendwas auffällt, hilflose Personen usw. dann werden dann auch die zuständigen Stellen

informiert. Das ist auch mit deren Aufgabe und dann ist natürlich für das Bahngelände selber natürlich die Bahn und die Polizei zuständig, die da natürlich auch die Verantwortung tragen.“

Ob die genannten Probleme ein Sicherheitsproblem darstellen, unterscheidet er zwischen dem subjektiv empfundenen Sicherheitsbedürfnis und der faktischen Sicherheit, dass man zuerst beantworten muss, was Sicherheit ist. Er ist nicht der Meinung, „dass es ein objektives Sicherheitsproblem gibt. Was Kleinkriminalität angeht, das glaube ich schon, aber nicht eben so, dass man sagen müsste, das ist eine no-go-area, wo eine Gefahr droht oder so, aber es ist eben wirklich dieses subjektive Gefühl, was in den Abendstunden natürlich da ist, wenn man dort steht, wartet auf den Bus, 15 Minuten da steht und da kommt jemand vorbei, der da torkelt und einen vielleicht anraunzt, dann ist es in den seltensten Fällen gefährlich, aber natürlich kann in dem Moment natürlich auch immer jemand unzurechnungsfähig sein und da eine Gefahr darstellen, aber mir sind jetzt auch keine Meldungen der Polizei verstärkter bekannt.“

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Eine ZA besteht mit allen genannten Akteuren, da „die Bezirksverwaltung mit allen Bereichen verbunden ist, d.h. wenn im Ordnungsamt Verstöße sind, arbeite ich mit der Polizei zusammen, wenn Gewerbeunternehmen was wollen, dann müssen sie sich an die Bauabteilung / an die Wirtschaftsabteilung wenden, d.h. der Dialog findet auf allen Ebenen statt“. Durch den Dialog werden Fragen geklärt, Wünsche ausgetauscht und als neutrale Instanz bereitet das Bezirksamt die Entscheidungen vor und trifft sie dann in vielen Fällen auch. Gespräche und Treffen finden je nach aktueller Lage und Zusammenhang statt. „D.h. es gibt sowohl eine Zusammenarbeit auf niedriger Ebene, wo es ganz konkret ist, eine Ordnungsamtkraft stellt eben fest, hier ist eine hilflose Person, ruft dann die Polizei und die Polizei kommt vor Ort, es kann eben auch wirklich dann auf der politischen Ebene sein, wo eben der Vertreter der Bahn mit der Bürgermeisterin redet und ein Projekt vorstellt, auf diesen beiden spielt sich das dann ab und dazwischen gibt es ganz verschiedene Abstufungen.“

Die meisten sind „fast immer zu Gesprächen bereit“, ihm kommt es allerdings auch darauf an, „Querverbindungen“, „Verknüpfungen“ und „Netzwerke“ zu spannen, in dieser Hinsicht „gibt es keinen Akteur, mit dem man jetzt besonders zufrieden ist“.

Negativ wird die ZA mit der DB dargestellt, „wir sind natürlich stinkesauer auf die Bahn, dass die wirklich auch auf diese Forderungen des Bezirkes überhaupt nicht eingehen, mit den Fernbahnzügen, dass der Mehdorn auch wirklich nicht einsichtig ist“, „trotzdem ist es nicht

so, die Bahn verschließt sich nicht vor Gesprächen, wenn es drauf ankommt und um konkrete Themen geht, insofern gibt es da zwei Seiten der Medaille.“ Ähnlich verhält es sich „mit bestimmten Bauherren, die was bauen wollen, die kommen natürlich mit bestimmten Wünschen, die wir teilweise dann ablehnen oder nicht so wollen oder anders wollen, da gibt es natürlich Konflikte und trotzdem muss man dann zu einer Einigung kommen“.

Zusammenfassend gibt „es keine wirklich aktiven Menschen, wo wir sagen, super und bei anderen überhaupt nicht“. Der Interviewpartner ist erst seit November 2006 im Amt, kann nicht beurteilen, ob die ZA früher besser oder anders stattgefunden hat. Mit der Bayerischen Immobiliengruppe wünscht er sich eine stärkere ZA was die Kulturfrage betrifft, dass man diese „als Chance begreifen muss“, genauso sollte auch der Zoo ein stärkeres „Bewusstsein für den Hardenbergplatz“ haben, dieses war bislang „sehr zurückhaltend“, doch „das ändert sich gerade ein bisschen“.

D Wandel BZ

Einen Mythos BZ sieht er zum Einen charakterisiert durch „die Kinder vom Bahnhof Zoo, Christiane F., der jedoch „ein bisschen nachgelassen hat“ und zum Anderen als „Eingangstor (...) zum Westen“. „Wenn man nach Berlin gefahren ist, ist man damals mit dem Zug angekommen und dann war es die Eingangspforte und insofern hat das immer auch etwas sehr positives, ein positives Image gehabt, dass es da immer dunkle Seiten gab und das war klar, aber man ist ja, wenn man da angekommen ist, will man ja weg vom Bahnhof und zu seinem Ziel, aber man hat das als positives Eingangsbereich oder Entree gesehen“.

Mit dem Verlust der Fernbahnhofsfunction ist heute „tatsächlich das Image da, es geht abwärts“ und es stellt sich „die Frage, wie geht es mit der City West (...) weiter“. Er hat die „Hoffnung, gerade auch so im Bereich Wirtschaftspolitik, dass mit dem Aussichtsrund und anderen Investitionen, die in dem Bereich dann auch anstehen, auch das wieder aufgewertet wird“. Konkret ist seitdem, dass die Bahnhofshalle leerer geworden ist und sich die Sphäre verändert hat. Das subjektive Sicherheitsgefühl für ihn ist damit besser geworden, „weil einfach viel weniger los ist“ und „auch weniger (...) im Schattenbereich da sind“.

Wirtschaftlich ist es für die Läden am Bahnhof selber „eine Katastrophe, für die es natürlich ein ganz rapider Absturz“, was aber den Bahnhof als Umsteigebahnhof betrifft, haben sich da die Zahlen für den Nahverkehrsbereich nicht großartig verändert (Informationen von BVG Vorstandsvorsitzender Stockowski). „Viele am Kudamm waren sehr pessimistisch, aber durch die Neubauten, Saturn und andere, merkt man, dass der Kudamm viel mehr Selbstbewusstsein

gefasst hat und da auch eine ganz wirtschaftliche, dass dieser Verlust zwar schmerzlich ist, aber verkraftet wird.“

Bezüglich der geplanten Idee des Rads differenziert er zwischen den Begriffen, „wer Aussichtsrad sagt, ist dafür, wer Riesenrad sagt, ist dagegen.“ Der Begriff Aussichtsrad sagt, dass kein Rummel geschaffen werden soll, „sondern eine Attraktion“, man erhofft sich „eine Bereicherung für die City West“. „Ich finde gerade diese Verbindung von Urbanität mit dem Blick auf die Stadt / Kudamm und gleichzeitig den Blick auf den Zoo, ist damit etwas geschaffen, was es, glaube ich, so anders gar nicht gibt. Wo kann man in der Gondel sitzen und gleichzeitig auf Tiere runter gucken, Elefanten, Giraffen sehen und gleichzeitig Hochhäuser und Einkaufsboulevard, das ist natürlich etwas, glaube ich, was einzigartig ist und natürlich die Wissenschaft, auf die TU kann man auch noch gucken.“

Veränderungen, die mit dem Rad einhergehen, ist „den Busverkehr neu zu ordnen“ und damit „die Situation nicht mehr so ist, dass es auch sehr schwer für Fußgänger ist, da rüber zu kommen und die richtige Busstation zu finden“, was die Parkplatzsituation angeht, ist die Idee der Tiefgarage im Gespräch, „klar ist, dass der Hardenbergplatz als öffentliche Fläche erhalten bleiben soll, für die BVG und auch eine Aufenthaltsfläche geschaffen werden soll und d.h. natürlich, dass da auf dem Platz selber relativ wenig neu bebaut werden soll“. Das Bedürfnis nach Veränderungen sei auch unter den Anrainern erkennbar, „da sind wir auf gutem Wege.“

Die Auswirkungen auf die sozialen Institutionen kann er nicht abschätzen, „im Moment überhaupt nicht sagen, das weiß ich nicht.“ „Deswegen ist die Frage der verkehrlichen Erschließung tatsächlich wie ein Nadelöhr, das ist aber nicht die soziale Frage, dass dann mehr Verkehr angezogen wird und das ist für die Unternehmen dort positiv, aber für die Institutionen, so hatte ich das verstanden, für die Drogenabhängigen usw. (...) das kann man nicht sagen, ob die dann dort noch sagen, sie wollen sich dort weiter aufhalten oder ob sie sich zum Tiergarten verlagern oder was sie dann machen, das weiß man nicht, das ist ja auch nicht in dem Sinne steuerbar. Also man kann ja nicht dadurch, dass man ein Drogenmobil irgendwo hinstellt, wird man seltenst es schaffen, die Szene zu verlagern, und mit Polizeieinsätzen kann man es temporär vielleicht verlagern, aber das ist ja keine Lösung, d.h. man wird immer auch so eine Drogenarbeit machen müssen, die ja auch die Konsumenten von Drogen auch an ihren Orten aufsucht. Das finde ich auch falsch so eine Art der Verlagerungspolitik zu machen.“

Kontakt zum Bauherrn des Rads besteht, hauptsächlich aber über die Bauabteilung.

III. Wirtschaftliche Akteure

III.i. Great Berlin Wheel

Das Rad der Great Berlin Wheel GmbH am BZ soll 185 Meter hoch werden, einen Durchmesser von ca. 175 Metern haben und über 36 Gondeln für jeweils 40 Personen verfügen. Die meisten Gondeln sollen der touristischen Attraktion als Aussichtsrad dienen, einige Gondeln sind für konferierende Geschäftsleute vorgesehen und in einer weiteren soll es die Möglichkeit der Eheschließung geben. Der Geschäftsführer sieht bereits alles deutlich vor sich: „Aus einer Halle heraus startet die Fahrt, die für zwölf Euro einen unvergleichlichen Blick über Berlin bietet (...) Mit Kirmes habe die 35minütige Fahrt nichts zu tun“ (Welt online 2007). Was die Finanzierung des Projektes betrifft, ist bislang nur klar, „dass die Hälfte der Investition aus Eigenkapital bereitgestellt werden soll, der Rest durch Fremdfinanzierung, etwa Fonds“ (ebenda).

Die Kontaktaufnahme gestaltete sich aus Recherche, einem Anruf, einer darauf folgenden Email und einem Termin für das Interview. Hinsichtlich der Interviewdurchführung haben wir im Themenkomplex A die Frage nach dem Anteil der Arbeit am BZ bewusst ausgelassen, die Realisierung des Projektes ist eine einmalige Angelegenheit und der Name Great Berlin Wheel GmbH verdeutlicht dies allein. Die Frage nach der Finanzierung des Projektes haben wir zusätzlich hinzugefügt, um dadurch herauszufinden, inwiefern sich das Projekt ohne Beteiligung der öffentlichen Hand finanziert. Des Weiteren fragen wir in diesem Interview nach den Gründen der Auswahl des Standorts für das Rad, im zweiten Interviewabschnitt noch mal konkret, ob die Sicherheitslage am BZ für die Standortauswahl relevant gewesen ist. Wir erhoffen uns dadurch eine Gesamteinschätzung des BZ. Dabei sind wir uns bewusst, dass unser Interviewpartner Vergleiche mit vergangenen Situationen wahrscheinlich schwer beurteilen kann. Im Themenbereich zur ZA werden wir zusätzlich die Frage nach der Finanzierung von Projekten stellen, die aus einer gemeinsamen ZA hervorgeht, damit wollen wir Antworten hinsichtlich einer privat-öffentlichen Finanzierung von Projekten gewinnen. Die vergleichende Frage bezüglich der ZA in der Vergangenheit und heute, ob es beispielsweise mehr oder weniger ZA gibt, haben wir heraus gelassen. Sie erscheint uns in diesem Zusammenhang unlogisch, da die Realisierung des Radprojektes ein einzelnes Projekt in diesem Gebiet ist. Den letzten Themenbereich betreffend haben wir sinnvollerweise die

Beurteilung der Radidee, sowie die Frage nach bereits bestehendem Kontakt zum Bauherrn des Rads ausgelassen.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Unser Gesprächspartner hat die Geschäftsführung des Great Berlin Wheel Ende 2004 übernommen. Primäres Ziel des Akteurs ist „Geld verdienen“ und zudem ein „neues touristisches Wahrzeichen generieren, mit dem natürlich auch ein kommerzieller Zweck verbunden ist.“

Die Idee für den Standort BZ kam im Juni 2005, weil der Standort in mehrerer Hinsicht ideal ist, „weil man von ihm die Sehenswürdigkeiten von der Metropole derentwegen sie bekannt ist, international sehen kann und der auch noch gleichzeitig hervorragend angebunden ist an das öffentliche Personennahverkehrsnetz.“ Ein weiteres Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität auf dem HP zu verbessern, „damit es einfach ein städtischeres Leben dort gibt und ein schöneres Entree damit zu unserem Projekt“, der Individualverkehr soll durch die Tiefgarage losgekoppelt werden und auf dem HP „oben das Ganze entzerren“.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Was Probleme am Bahnhof betreffen, so kommt es „auf die Sichtweise Desjenigen an, der es betrachtet. Probleme können verschiedene Dinge sein.“ Für den Einen ist es ein Problem, „dass er kein Fernbahnhof mehr ist“, seiner Ansicht nach aber liegen die Probleme in der Aufenthaltsqualität am HP, die „gegenwärtig gleich null ist“. „Das ist ein furchtbares Durcheinander und es ist auch die Lage der Jebensstraße dahinter, die hat so ein bisschen ein Schmuddelimage“, der Begriff kommt aus dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und meint die Rotlichtecke“. Für ihn persönlich sind die Problemgruppen sicherheitstechnisch „überhaupt gar kein Problem“, das entworfene Sicherheitskonzept für das Rad ist „sehr ausgeklügelt“, „da kann aus solchen Dingen wie in der Jebensstraße keine zusätzliche Gefahr entstehen“. Das Gebäude wird einen eigenen Sicherheitsdienst und ähnliche Sicherheitsvorkehrungen wie in einem Flughafenterminal haben, so dass gefährliche Gegenstände gar nicht auf das Gelände kommen.

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Es besteht eine direkte ZA mit der DB, diese „ist für uns selbstverständlich ein wichtiger Partner“. Sie ist ein Partner während des ganzen Bauverfahrens, zudem Verkehrsträger im Nahverkehrsbereich. Außerdem wurden von der DB die Viaduktböden angemietet. In diesem

Zusammenhang wird auch mit der BVG zusammen und mit dem Zoo gearbeitet (gemeinsames Ticket-package), „wir werden voraussichtlich, das ist natürlich noch nicht ausverhandelt, mit dem Zoo auch ein Kombi-Ticket anbieten und dann streckenweise eine gemeinsame Vermarktung gegebenenfalls auch anstreben“. Turnustermine gibt es nicht, „jetzt sind vordergründig die anderen Themen also Planung und Bau, der Wirtschaftshof muss ja verlegt werden, beispielsweise“.

Mit der ZA, zumindest von den benötigten Akteuren, ist er zufrieden. „Bahn, BVG und Zoo, da gibt es im Moment überhaupt keinen Grund zur Klage (...) mit den genannten werden eigentlich immer all die Punkte, die gerade auch aktuell sind, sauber abgearbeitet, also da gibt es keinen Grund zur Klage gegenwärtig und auch keinen, sich etwas besser zu wünschen, als es ist, weil es läuft gut.“ Ferner gibt es eine vertragliche Einigung mit dem Investor für Tiefgarage und mit der Bayerischen Bau- und Immobiliengruppe. Der Bau der Tiefgarage wurde „zu einem gemeinsamen Projekt gemacht, weil das so auch viel besser politisch durchgeschoben kriegt. Das ist ja nicht unumstritten.“ Kleinere Auseinandersetzung gibt es mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, „die vertritt hier über weite Strecken die Auffassung, dass man jeglichen Parksuchverkehr vermeiden kann, wenn man keine Stellplätze vorhält und das ist ein atemberaubender Quatsch. (...) Wenn man kein adäquates Angebot schafft, dann vermeidet man nicht Parksuchverkehr, sondern schafft sich ein Problem, nämlich dass irgendwelche Leute geballt dort die Knoten verstopfen und gegebenenfalls dann dort parken, wo es nicht unbedingt gewünscht ist. Aber da sind die Sichtweisen diametral unterschiedlich, an dieser Stelle.“

Das Sicherheitskonzept für das Grundstück und die Besicherung wird nicht mit der Polizei gemeinsam erarbeitet, „sondern es gibt da Sicherheitsexperten“, „die Polizei wird dann letztendlich eingebunden werden, aber mehr ergebnisorientiert, nicht in der Fragestellung, was ist wie zu tun, sondern das Ergebnis wird dann in dem natürlichen Rahmen, in Themen wie Betriebsgenehmigung usw., dass die dann involviert werden, genauso wie es im Rahmen der baurechtlichen Geschichte mit der Feuerwehr der Fall ist.“

Die neue Architektur des Terminals ist im Rahmen eines kleinen Auswahlverfahrens, „kleiner Ideenwettbewerb zwischen unterschiedlichen Architekten“, auf Wunsch des Bezirkes Mitte, der Verfahrensführer ist, entstanden, aber die letztendliche Entscheidung lag bei der Great Berlin Wheel GmbH. „Wir haben die verschiedenen Entwürfe, die wir im Rahmen dieses Wettbewerbs bekommen haben, sehr wohl diskutiert mit dem Bezirk Mitte und auch die neue Senatsbaudirektorin involviert und das Ergebnis, was jetzt dabei raus gekommen ist, ist auch

ausdrücklich eines, welches von all den gerade genannten Akteuren mitgetragen wird, mit unterstützt wird, aber die finale Entscheidung ist etwas, was wir uns nicht haben aus der Hand nehmen lassen.“

Einen Kontakt zu den sozialen Institutionen gibt es „bisher überhaupt gar nicht“, sollte man dererseits einen Kontakt suchen, steht man jedem Gespräch zur Verfügung, „aber ich wüsste ehrlich gesagt gegenwärtig nicht, wozu.“

D Wandel BZ

„Das erste, was ich je in meinem Leben mit dem Bahnhof Zoo, mit dem Begriff verbunden habe, war der Film Christiane F. „Wir Kinder vom Bahnhof Zoo. Heute ist der Zoo eigentlich für mich nach wie vor ein Verkehrsknotenpunkt, (...) Dass nun die Fernzüge am Hauptbahnhof halten, populärer ist glaube ich immer noch der Zoo.“ Der Mythos besteht für ihn heute allerdings nicht mehr, „wenn ich den Begriff Zoo höre, denke ich in erster Linie an den Zoo und nicht an den Bahnhof, heute.“

Ob sich der BZ seit damals verändert hat, bzw. ob die Probleme noch die gleichen sind, kann er nicht beurteilen. Die letzten paar Jahre hat sich am Zoo selbst nicht so viel geändert. Durch den Verlust der Fernbahnfunktion hat sich die Frequenz zum Nachteil der Einzelhändler im Bahnhof verändert. Durch den Bau des Rads verspricht er sich ein Gegensteuern zu dem „Zurückversetztsein“ der City west gegenüber der City Ost, „wenn es denn ein solches Zurückversetztsein noch gibt“. Insgesamt glaubt er, dass der BZ und der Kurfürstendamm als Standort eine „Renaissance“ erlebt, die noch nicht richtig zu sehen ist. Wichtig ist für ihn, dass das Image und der Standort BZ verbessert wird, indem sich die Aufenthaltsqualität verändert und die „gegenwärtig im „Dornröschenschlaf“ befindlichen Projekte“ realisiert werden, „also Bikinihaus, Schimmelpfenghaus, Zoofenster, das sind ja alles Dinge, die seit Jahren diskutiert werden und wo sich aber im Moment nichts tut. Der Bezirk hat die Hoffnung, dass unser Rad ein Impuls wird, auch für diese im Dornröschenschlaf dahin dämmernden Dinge“. Er persönlich glaubt, dass wenn alles realisiert ist, dies „eine gute Chance, eine Fortführung zum Kudamm, zum Breitscheidplatz (...) und auch eine ganz andere Urbanität“ für den BZ bedeuten wird.

Bezüglich der sozialen Einrichtungen kann er nicht beurteilen, „ob die und wie die profitieren oder nicht profitieren“ könnten. „Ich glaube das ist völlig unabhängig von unserem Projekt zu sehen. (...) Wenn es soziale Probleme gibt, die sozialer Einrichtungen bedürfen, dann werden die zu beantworten sein, völlig egal an welchem Standort, ob nun am Zoo oder wo anders,

wenn es die nicht mehr gibt, weil sie eben gelöst werden oder verdrängt werden oder verlagert werden, dann werden die irgendwo anders entstehen und damit die Notwendigkeit der gleichen Einrichtungen an einer anderen Stelle entstehen, dann wird man die Frage an einer anderen Stelle zu beantworten haben“.

Angestrebt wird der Bau der Tiefgarage unter dem HP mit ca. 550 Stellplätzen. Bezüglich des Zugangs zu dem Rad soll es zukünftig zwei Besucherströme geben, „es gibt sicher einen Strom, der kommt über die Jebensstraße, weil er mit der S-Bahn anreist, (...). Ein zweites Thema ist natürlich, irgendwelche Leute, die mit Bussen ankommen oder Regionalzügen oder Ähnlichem, die dann auf dem Hardenbergplatz aussteigen“ und unter dem Bahndamm zum Rad geführt werden sollen. Dazu sollen die Viaduktbögen geöffnet werden, so dass der Gehweg breiter wird, als Entree auch wahrnehmbar, und wo auch die „Ticket-In-Schalter untergebracht“ werden.

III.ii. Deutsche Bahn AG

Über 7 Millionen Menschen und Güter befördert die Bahn täglich, 5.700 Bahnhöfe werden ihr bewirtschaftet, die Verantwortung liegt hier bei 34.000 Km Gleisnetz. (vgl. PDF, S.5) Zum Konzern DB gehören ca. 495 Gesellschaften, der Umsatz ist seit dem Jahr 2002 von 18,7 Milliarden Euro bis 2006 um 31% auf 30,1 Milliarden Euro im Jahr gewachsen, seit 1993 ist die Produktivität im Schienengeschäft um 245 % gestiegen (vgl. Deutsche Bahn 2007b)).

Im Monat Mai sind wir an den DB Service-Point-Schalter in der Wartehalle des Bahnhofes Zoologischer Garten herangetreten, um einen kompetenten Ansprechpartner (Management-Ebene) der DB für unsere Untersuchung zu ermitteln. Freundlich bekamen wir zwei Ansprechpartner samt ihren Telefonnummern genannt, der eine Kontakt vermittelte uns unseren „Experten“, der sich nach einem Telefonat und formalem Emailanschreiben sofort für ein Interview zur Verfügung stellte. Da aufgrund der Recherche bereits festgestellt wurde, dass unser Interviewpartner für mehrere Bahnhöfe in Berlin zuständig ist, soll während des Interviews im ersten Abschnitt darauf geachtet werden, dass der Anteil seiner Tätigkeit den BZ betreffend und seine Aussagen jeweils in Zusammenhang mit dem BZ heraus gestellt werden. Die Themenkomplexe B und C sind analog dem allgemeinen Leitfaden, weitere Besonderheiten ergeben sich hinsichtlich des Abschnittes *Wandel BZ*. Durch das Interview mit der Great Berlin Wheel GmbH wissen wir, dass es bereits Kontakte und eine ZA zwischen diesen Akteuren gibt, deshalb soll gezielt diesbezüglich mit der Frage nach

konkreten baulichen Veränderungen nachfragt werden. Die letzte Frage haben wir neu hinzugefügt, diese zielt auf eine Einschätzung des Bahnhofes Zoologischer Garten im Vergleich zu anderen Bahnhöfen ab, ob dieser beispielsweise anders oder besonders ist. Da unser Interviewpartner mehrere Bahnhöfe in Berlin betreut, halten wir es für interessant, den BZ im Gesamtkontext von ihm beurteilen zu lassen, auch wenn wir die Ergebnisse in unserer Untersuchung nicht weiter berücksichtigen können.

Im Nachhinein sei hier hinzugefügt, dass aufgrund von Zeitmangel (ursprünglich sind für das Interview 45-60 Minuten vereinbart worden, vor Ort standen jedoch nur 30 Minuten zur Verfügung) berücksichtigt werden muss, dass auf manche Fragen nicht tiefer eingegangen werden konnte. Die für die Untersuchung wichtigsten Fragen sind jedoch gestellt und auch beantwortet worden, das Interview konnte vollständig durchgeführt werden.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Unser Experte arbeitet seit 14 Jahren bei der Deutschen Bahn AG, davon seit 10 Jahren in Berlin, seit 7/8 Jahren ist er OE-Leiter bzw. Bahnhofsmanager und für mehrere Fern- und Regionalbahnhöfe in Berlin zuständig. Den entsprechenden Anteil seiner Arbeit hinsichtlich des Bahnhofes Zoologischer Garten kann er im Verhältnis nicht genau angeben, allerdings ist er ein Schwerpunkt.

Das Hauptinteresse der Deutschen Bahn AG ist nach seiner Aussage zunächst der „monetäre Geschäftserfolg“, der durch verschiedene Kernaufgaben sichergestellt wird/werden soll. Zum einen ist es das Betreiben einer Verkehrsstation und damit primäres Interesse als Eisenbahnverkehrsunternehmen „den perfekten Bahnsteig zu bieten, sauber, sicher, ordentlich, mit perfekter Kundeninformation, qualitätsgerechte Aushänge, das ganze Portfolio von einem schönen Bahnsteig.“ Da sich die Kunden am Bahnhof wieder erkennen, der Bahnhof „das Tor zum Zug“ ist und dementsprechend das Kaufverhalten beeinflussen kann, betrifft diese Zielsetzung auch die „Vermarktungseinrichtung“, den Bahnhof insgesamt.

Die besondere Herausforderung und zugleich einen Bedarf bezüglich des Bahnhofes sieht er in der Erneuerung, diesen „nicht nur zu sanieren, sondern auch neu zu entwickeln“, „den Bahnhof Zoo ins nächste Jahrtausend schießen“, um den neuen Ansprüchen wie Freizügigkeit, Großzügigkeit und der Situation als Regionalbahnhof in einem sehr belebten Bezirk gerecht zu werden.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Im Vergleich zu vor 10 Jahren ist der Bahnhof mit dem heutigen Bild nicht mehr vergleichbar, denn es ist „deutlich positiver“ geworden, es kann mal das „Urinieren oder verunstalten mit anderen Körpersekreten sein, aber wir können nicht überall sein“. Am Bahnhof wurde in den letzten Jahren ein Sicherheitskonzept entwickelt, das sich aus Zivilstreifen von der DB Sicherheit vor Ort, einer 24h permanent vor Ort gelaufenen Doppelstreife, der Wache und der Inspektion von der BP zusammensetzt. Am BZ ist „permanent seit 10 Jahren ein Fokus auf der Sicherheit. Das ging los am Anfang war er der erste Bahnhof wo eine mobile 3 S-Zentrale vor Ort bekommen hat, und welcher diese Kameras mit 360 Grad Umzugriff bekommen hat, dann hat man mit der Bundespolizei weiter entwickelt, dass die Bundespolizei einen direkten Zugriff auf die Kameras bekommt, dann ist man in der Aufzeichnungstechnologie neue Wege gegangen, mit digitalen Endgeräten. Ich sage mal vom Sicherheitsstandard in der Videoüberwachung und in der präventiven Beugung über Kameras sind wir da schon „up-to-date““.

Nach der Frage, ob er bestimmte Personen oder Personengruppen als Auslöser für Probleme am Bahnhof ausmachen kann, antwortet er im Sinne der Kunden: „Das erlebt jeder anders.“ „Was wir wissen, wir haben hier ein Klientel, das den Bahnsteig bestreift, das ist der obdachlose Zeitungsverkäufer, da gibt es das „agreement“, in der S-Bahn darf er das, auf dem Bahnsteig darf er nicht.“ Kommt es zu Verstößen in der Bahnhofsordnung, wird mit Hausverboten, Platz-, Hausverweisen reagiert. Als weiteres werden von ihm alkoholisierte Personen aufgezählt, beispielhaft wird der Vorfall auf dem Weg zum Interview genannt, ein Mann lag am Boden umgeben „von 4 Mitarbeitern Bahnschutz, 2 aus der stationären Streife hier, 2 aus der mobil zugestoßenen Streife, eine Doppelstreife Bundespolizei, Einsatzwagen Bundespolizei, weil offensichtlich am Ausgang Osthalle ein Mann hier zu Fall kam, aus welchen Gründen auch immer, vielleicht hat der Kreislauf nicht mehr mitgespielt, es hatte ja den Anschein, dass er vielleicht ein wenig zu viel Alkohol zu sich genommen hat / haben könnte.“ Hinzu kommen Taschendiebstähle, welche aber „deutlich weniger geworden“ sind. Als letztes berichtet er von der „Erscheinung vom Kudamm bis hier, bis rüber zum Orion, das geht vom Stricher los und endet jetzt bei bulgarischen Prostituierten, die frequentieren den Stadtbezirk, also muss es ja hier Kundschaft dafür geben, aber so ist es nun mal.“

Ein Sicherheitsproblem stellen die genannten Beispiele nicht dar, „das ist kein gefährlicher Ort“, „hier ist keine Gefahr für Leib und Leben, sonst wären hier auch ganz andere Maßnahmen.“

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Bezüglich der ZA ist die Deutsche Bahn DB Sicherheit primärer Akteur, sie ist Sicherheitsunternehmer vor Ort und nimmt das Hausrecht wahr. Der stärkste Partner vor Ort, auch in der Zuständigkeit, ist die BP, mit dieser wird derzeit an einem neuen Konzept gearbeitet, um das bereits bestehende weiter zu entwickeln. „Es gibt einmal die Wache hier hinten, (...), dann gibt es einen security-point, wo die Kontaktbereichsbeamten von der Kita bis zum einzelnen Bürger schon einmal empfängt, betreut und in der Prävention arbeitet, das ist das wichtigste Thema und dann möchte man diese gläserne Wache, wie es sie an manchen Bahnhöfen gibt, noch vielleicht direkter im Bahnhof weiter entwickeln“.

Weitere Partner sind in der regionalen Securityrunde über die Konzernsicherheit, dazu zählen „die BVG, die S-Bahn Berlin GmbH, die anliegenden ordnungspolitischen Einrichtungen vom Streetworker bis zur mobilen Küche bis zur Betreuung im hinteren Bereich und unser lokaler Partner, die Bahnhofsmission.“ Dann gibt es eine „Zusammenarbeit mit dem Land, mit der Kommune“, denn „hier ist die lokale Politik immens interessiert, die unternehmen mit uns gemeinsam auch Anstrengungen zur 125 Jahr-Feier und die sind natürlich auf einem hohen Niveau, dieser Impuls ist in manchen Regionen von Berlin nicht so stark aus Regionalpolitik.“

Insgesamt wird die ZA mit allen Akteuren als „konstruktiv“ bezeichnet, es gibt keinen genannten oder nicht- genannten Akteur, mit dem er sich eine bessere ZA wünscht, in den Jahren hat sich die ZA im Ganzen verbessert, „da ist ein positiver Trend nach oben feststellbar.

D Wandel BZ

Einen Mythos BZ gibt es „bei den Mitarbeitern, es ist etwas Besonderes am BZ zu arbeiten, aber der ist aus der Geschichte“, denn der Bahnhof ist ein „Relikt aus der Vergangenheit“ und „kein klassischer Durchgangsbahnhof“, sondern ein „reiner Haltepunkt“. „Er wurde betrieben damals von der Reichsbahn, er war ja im Anlagevermögen von der DDR als Verkehrsweg, ist dann nach der Wende wieder zur Nachfolgerorganisation von Reichsbahn und Bundesbahn fusioniert worden und es ist a) ein touristischer Ort, b) auch ein Not von Fernweh, es fuhren damals die Interzone Züge hier los, er hat auch eine baulich interessante Hülle, aber wie gesagt, die gilt auch ab und zu mal wieder aufzupäppeln.“ Der Bahnhof war eine „Notlösung“, da damals kein anderer moderner Fernbahnhof zugegen war. Mit dem „Verlust“ der Fernbahnhoffunktion gibt es nicht weniger Passanten, sondern weniger

Fernverkehrsreisende, „dieser Anteil ist definitiv weg gebrochen“, allerdings ist der Fernverkehrsanteil „nicht der entscheidende Anteil, wenn man von der Frequenz redet, der Fernverkehrsanteil ist 10 bis 20% von der gesamten Bahnhofsfrequenz, das entscheidende ist der S-Bahn Anteil, der bringt die Frequenz mit 1000 je Zug.“ Hinsichtlich der wirtschaftlichen Situation einzelner Gewerbeeinheiten differenziert er, „weil manche sind vielleicht fernverkehrsaffin, aber es gibt auch manche Gewerbeeinheiten wie z.B. der Ullrich-Markt, der ist vom Fernverkehr in dem Maße überhaupt nicht frequentiert worden und ich denke, da sind die Umsatzzahlen sehr in Ordnung, aber es gibt weniger Fernverkehrsreisende und das wird sich natürlich auf einige Gewerbe natürlich ausprägen“. Der BZ war eine „gute Zwischenlösung“, aber gegenwärtig werden die neuen Standorte betont, denn im Westen hat sich „sehr viel Positives getan“, zu nennen sind hier der neue Hauptbahnhof, der Bahnhof Südkreuz und Gesundbrunnen.

Die Idee des Rads wird von seiner Seite aus begrüßt, da die City-West „in Teilbereichen auch erneuerungsbedürftig“ ist, von daher ist er dem Rad positiv gegenüber eingestellt, „dass in unmittelbarer Nähe ein Investor sich mit dem neuen Produkt auch präsentiert“. Ein direkter Kontakt zum Investor des Rads besteht auf seiner Ebene noch nicht, er geht jedoch davon aus, „dass in der Zentrale schon ein Absprechungsprozess stattfindet, weil wir ja auch jetzt Initiative gegenüber dem Bezirk entwickelt haben, mit dem Baustadtrat und ich gehe davon aus, dass im Topmanagement die Kontakte bereits geschlossen sind.“

Ob es mit dem Bau des Rads und der damit verbundenen Besucherströme zu Auswirkungen auf die sozialen Institutionen kommen wird, kann er nicht beurteilen, aber er könnte sich schon vorstellen, „dass der schon intensiv darüber nachdenkt, ob das Umfeld da mit ihm zusammen arbeiten wird, da die Gespräche suchen“. Möglicherweise baut die Bahn seiner Aussage nach da ja schon selbst, es gibt bereits „einen Vorstoß Richtung Senat und Bezirk“ und ist mit einem Bahnkonzept im Topmanagement mit dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf im Gespräch, genauere Angaben werden von ihm diesbezüglich nicht preisgegeben.

Der BZ ist insgesamt „ein touristischer Ort“ und wird auch nach den baulichen Veränderungen seine Bedeutung haben, „die Leute fahren zum Bahnhof Zoo, um sich da zu treffen, es ist bei einer typischen Stadtrundfahrt, beim privaten Stadtrundgang ist der Bahnhof Zoo und der Kudamm einfach ein Thema und ein Ort, der gerne angelaufen wird.“

Besonders ist der Bahnhof, „weil er hier eine außer der Norm hohe Frequenz hat“, „weil der von einem Haltebahnhof zu einem Fernbahnhof hoch geschossen wurde und er hat eine zentrale, urbane gewachsene Lage, der ist ein Herzstück von Berlin“.

IV. Sozialrelevante Akteure

IV.i. SUB/WAY e.V.

Nach dem Fall der Mauer wurde ein Anstieg der Prostitution durch junge Männer aus osteuropäischen Ländern festgestellt. Seit Anfang 1992 hält SUB/WAY e.V. ein spezielles Angebot für männliche Prostituierte am BZ bereit. Als Opfer sexueller Ausbeutung und Gewalt werden sie kaum wahrgenommen. Ein anderer wichtiger Auftragsbereich, wofür auch finanzielle Zuwendungen erhalten werden, ist die Gesundheitsprävention in Bezug auf HIV bzw. Aids und andere sexuell übertragbare Infektionen.

Nach einer Internetrecherche auf der Homepage des Vereins auf <http://www.subway-berlin.de/> wurde in einem Telefonat die zu befragende Person ermittelt. Nachdem eine schriftliche Einladung versandt wurde, konnte in einem zweiten Telefonat ein Gesprächstermin festgelegt werden.

Alle Themenbereiche sind analog zum allgemeinen Leitfaden.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Das Tätigkeitsfeld mindestens einer interviewten Person umfasst die aufsuchende Sozialarbeit am Bahnhof Zoo. Sie geht dahin wo männlich Prostitution stattfindet, wobei der BZ einer unter mehreren Orten in Berlin ist. Anfänglich war die Bedeutung des Standort Bahnhof Zoo für die Zielgruppe größer. An anderer Stelle in Berlin wird eine zielgruppenorientierte Anlaufstelle mit einem klassischen Beratungsangebot bereitgehalten, konkrete Einzelfall-Betreuung ist auch möglich. Das konkrete Arbeitsziel am Bahnhof Zoo umfasst dabei die sexuelle Selbstbestimmung zu ermöglichen bzw. sexuelle Gewalt oder Gewalt in jeglicher Form gegenüber jungen Männern am Bahnhof Zoo zu verhindern. Das kann z.B. Hilfestellung bei Übergriffen von Freiern oder Polizeikontrollen oder vermittelnde Hilfe für Obdachlose bedeuten. Vor Ort wird mit Hilfe des Busses gesundheitliche Prävention geboten, der Einsatz am Bahnhof Zoo erfolgt wöchentlich regelmäßig zweimal mit dem Bus, am Mittwochvormittag und am Freitagabend. Ein Vertreter arbeitet am BZ zur speziellen Problematik seit 1991, als Vertreter von SUB/WAY seit 1994.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Probleme bereitet, dass der Bahnhof Zoo ein Umschlagplatz für Drogen ist, dort Prostitution betrieben wird und dem Alkoholkonsum nachgegangen wird. Dort halten sich des Weiteren Straßenkinder auf, der Bahnhof Zoo wird als Treffpunkt für Menschen, die am Rand der Gesellschaft stehen, bezeichnet. „Ob man dies allerdings als Problem sehen muss, ist eine andere Frage.“ Insofern wird nicht von der einen Randgruppe gesprochen. Vielmehr wird den Nutzern des Bahnhofs, die keiner Reisetätigkeit nachgehen eine Heterogenität zugesprochen, die zum Teil dazu führt, dass die Menschen untereinander nichts miteinander zu tun haben.

Eine Problemquelle stellen stark alkoholisierte Nutzer dar, sie neigen unter Umständen dazu, hygienische Standards zu verletzen oder gewalttätig werden, wenn sie ausflippen. Ansonsten wird die Gewalt am Bahnhof Zoo nicht so groß eingestuft. Speziell von der eigenen Zielgruppe geht darüber hinaus so gut wie keine Gefahr aus. Dies wird sowohl auf die geringe Gruppengröße als auch auf das Individuum zurückgeführt. Fast alle Mitglieder der Zielgruppe sind HIV oder drogenabhängig, sie sind nicht im Stande, Gewalt auszuüben. Der Vertreter schreibt ihnen im Gegenteil eher fürsorgliche Eigenschaften zu. Sie stellen Informationen bereit, wenn sich Reisende nicht auskennen oder geben Tipps hinsichtlich des Parkens.

Bei einer Hierarchisierung der Randgruppen stellen sie diejenige Subgruppe dar, die in der Gruppenhierarchie am geringsten eingestuft wird. Traditionell sind das zwar eher Drogenabhängige, aber wenn die Mitglieder sich auch noch prostituieren, sinken sie noch weiter nach unten. Die kleine überschaubare Gruppe entsteht gerade am Bahnhof Zoo aufgrund der Verbindung der männlichen Prostitution mit der Drogenabhängigkeit. Da die drogenabhängigen Jungs nirgendwo anders in Berlin hingehen können, bleibt ihnen nur der Bahnhof Zoo. In Bezug auf den Sozialraum Bahnhof Zoo werden sie als unterste Kategorie eingestuft: „zum Junkie-Sein sind sie auch noch schwul.“ Dies geschieht nach dem Prinzip, dass jede Gruppe, die sich ausgegrenzt fühlt, eine andere Gruppe aussucht, die sie unter sich einordnen kann. Am Bahnhof Zoo entsteht so ein geschlossener sozialer Raum mit einer „Rangordnung der Menschen, die am Rand der Gesellschaft stehen“. Allerdings finden Konflikte nur auf sehr niedrigem Niveau statt. In Berlin gab es oder gibt es kaum vergleichbares. Einziges Beispiel ist der Ostbahnhof zur Wende, aber dort fand eine Beschränkung auf die Alkoholszene statt. Deutschlandweit wird die Lage ähnlich eingestuft. Der Vergleich mit Hamburg oder Frankfurt zeigt, dass das Konfliktpotential der Drogen- und Prostitutionsszene

dort weitaus härter und schärfer bewertet wird als in Berlin. Berlin ist „überspitzt ausgedrückt das Nimmerland.“

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Eine Koordination mit den zwei Arbeitskreisen AK Zoo und AK Citybahnhöfe und den beteiligten Institutionen findet statt. Darüber hinaus betreibt SUB/WAY e.V. den Arbeitskreis Schlichtung, wo Institutionen zusammen finden, die inhaltlich mit der Zielgruppe „männliche Prostituierte“ zu tun haben. Dies hat keinen besonderen Bezug zum Bahnhof Zoo, allerdings sind hier auch einige Akteure vertreten. Als ein wichtiges Gremium wird der AK Citybahnhöfe eingestuft, wo viele Akteure so auch die Bahn, die Sicherheitsdienste, die Polizei und weitere sozialen Einrichtungen, die um und am den Bahnhof tätig sind, vertreten sind. Die Arbeitskreise werden als produktiv eingestuft.

Die Zusammenarbeit vor Ort mit der Polizei wird als „Kuschelkurs“ bezeichnet. Es finden immer wieder, früher vermehrt, Angebote zu Schulungen statt, wo die Berliner Polizei, bevor es der Bundesgrenzschutz wurde, aber auch andere sicherheitsrelevante Institutionen wie die Wachdienste, beteiligt sind. Gegenseitig wird über die eigene Arbeit berichtet um Transparenz herzustellen und so gegenseitige Vorurteile abzubauen.

Wenn die Vertreter mit dem mobilen Einsatzbus vor Ort sind hat die Zielgruppe relativ Ruhe. Sie können sicher sein, dass sie in den zwei Stunden in denen die Vertreter vor Ort sind nicht durchsucht werden. Ebenso wird die eigene Unzulänglichkeit, wie das Vergessen des Personalausweises toleriert.

Bezüglich des Wachschatzes kann von keiner Zusammenarbeit vor Ort gesprochen werden. Es wird eine „Politik der Deeskalation“ seitens der eigenen Institution betrieben indem darauf geachtet wird, dass die Zielgruppe nicht durch das Vermüllen des näheren Umfeldes des Busstandorts Konflikte produziert. Wenn andere soziale Einrichtungen zur gleichen Zeit am Ort präsent sind, treffen sich die Vertreter und sprechen sich ab.

Mit öffentlichen Stellen hat SUB/WAY e.V. nie ein Problem gehabt. Als strukturelles Problem stellt sich das fehlende Zeugnisverweigerungsrecht dar.

D Wandel BZ

Zum Wandel am Bahnhof Zoo stellen die Vertreter fest, dass die Menschen, die sie vor Ort vorfinden, sich im Laufe der Jahre oder Jahrzehnte radikal verändert haben. Früher war der Bahnhof Zoo oder die Lebensstraße der Hauptbezugspunkt für männliche Prostitution. Das

betrifft sowohl die Anzahl als auch die Fluktuation. Das hat sich radikal verändert. Die Leute mit denen SUB/WAY heute arbeitet sind eigentlich ein alt bekannter Kreis, mit wenigen Ausnahmen. Allerdings zeichnet sich auch hier eine neue Veränderung ab. Gerade in letzter Zeit nimmt die Zahl „neuer Gesichter“ am Bahnhof Zoo zu.

Dies bedeutet eine deutliche Veränderung hinsichtlich der Ausgangssituation. Ab 1991 stand in der Jebensstraße eine große Zahl an Jungs die aufgrund des Falls der Mauer kamen. Als weiteres Erklärungsmodell für die Veränderungen werden die neuen Medien identifiziert. Aufgrund des Handys müssen keine allgemein bekannten Treffpunkte zur Kontaktaufnahme gewählt werden. Das Internet erspart ebenfalls den Umweg über den Bahnhof Zoo.

Als einen weiteren Punkt der in Bezug auf den Wandel am Bahnhof Zoo von Bedeutung ist, wird der veränderte Kontakt oder Umgang mit staatlichen Stellen benannt. Nach anfänglichen Auseinandersetzungen mit der Polizei, die am Versuch eine „Zweckentfremdung des Parkraumes“ durch die mobilen Einsatzbusse nachzuweisen scheiterte und einer besseren Einbindung der institutionellen Vertreter bei der Vernehmung der Zielgruppe, hat sich nun ein konstruktives Verhältnis eingependelt.

Eine weitere wichtige Größe für den Wandel am Bahnhof Zoo stellt die Etablierung des AK Citybahnhöfe dar. Durch die gesteigerte Informationsvermittlung und Transparenz der beteiligten Institutionen wurden neue Einblicke in die Arbeit der anderen Institutionen gewonnen. Auch hier eröffnen kurze Wege die Ansprache von Vorgesetzten um etwaige Probleme aufzugreifen.

Des Weiteren stellt sich für den Wandel am Bahnhof Zoo die Entwicklungen hinsichtlich der Abläufe als interessant dar. Als der Interviewte vor 16, 17 Jahren dort anfang, fand alles im Bahnhof statt. Heutzutage findet fast gar nichts mehr im Bahnhof statt. Aufgrund der deutlicheren Präsenz der Wachdienste und der Überwachungskameras im Innern und der Aussenfassade finden alle Geschäfte und Kontakte draußen, vor der Tür oder im nahen Umfeld statt.

Des Weiteren wird der Entzug der Fernbahnfunktion als Folge des Umzugs zum Hauptbahnhof genannt. „Früher war das alles wie eine wabernde Masse“. Jetzt ist der Bahnhof Zoo übersichtlicher. Mit dem Umzug wird ein Strategiewechsel der Polizei vermutet. Man könne „dass Gesocks doch am Bhf. Zoo lassen [könne], dann bleibt der Hauptbahnhof schön sauber.“

Jugendlichen wird eine Mythenbildung hinsichtlich des Bahnhof Zoo zugesprochen. Schulklassen, „kids aus der Provinz“ kommen um zu sehen wo denn die Protagonisten von Christiane F. standen. Neuankömmlinge am Bahnhof Zoo begründen dennoch auch weiterhin mit der Möglichkeit dort Geld verdienen zu können ihre Ankunft, als Faktor für einen weiteren Ausstieg wird der Alkohol angegeben. Die weibliche Prostitution hat sich auf andere berliner Standorte verlagert.

Ähnlich wichtig wie der Umzug war die Installation der Videokameras, sowohl im Innern wie im Außenbereich des Bahnhof Zoo. In der Jebensstraße führte das zum Ende des Freierverkehrs. Dadurch stehen nicht mehr so viel Jungs dort, denn es gibt nicht mehr so viel zu verdienen. Dies bedeutete für die männliche Prostitutionsszene eine noch größere Zäsur als der Verlust der Fernverkehrsfunktion.

In Bezug auf den geplanten Bau des Aussichtsrads wird die Verkehrsführung als ausschlaggebend für die zukünftige Lage der Zielgruppe eingestuft. Wenn die „Pfeile für die Reisenden in die Jebensstraße“ deuten, wird dies als positiv für die Zielgruppe eingestuft. Wenn der Strom der Touristen über den Hardenbergplatz und die Brücke geführt wird, könnte es sein, dass die soziale Funktion der Jebensstraße nicht beeinträchtigt wird.

Aus Sicht der Vertreter wäre es wünschenswert, wenn in der Jebensstraße zukünftig verstärkt auf die Sauberkeit geachtet werden würde. Innerhalb des AK City Bahnhöfe ist der Bau des Aussichtsrads Gesprächsthema, hier könnte ein Zusammentreffen mit Vertretern des Aussichtsrads stattfinden. Ein entsprechendes Verkehrskonzept mit einer Brücke oder einem Abgang direkt vom Gleis in die Jebensstraße wäre ihrer Ansicht nach für die Touristen vorteilhafter als sie auf einen unübersichtlichen Bahnhof zu führen.

IV.ii. Bahnhofsmision

Die Bahnhofsmision ist die einzig im Bahnhofsgebäude selbst befindliche stationäre soziale Einrichtung. Seit 100 Jahren bietet die Bahnhofsmision an 365 Tagen im Jahr, 24 h am Tag Hilfen für die Nutzer des Bahnhof Zoo. Dies können Reisende mit eingeschränkter Mobilität sein, aber auch „Menschen in besonderen Lebenslagen“, sie haben aufgrund von Wohnungslosigkeit und/oder Suchtmittelabhängigkeit ihren Lebensmittelpunkt am Bahnhof Zoo. Zu geregelten Zeiten bietet die Bahnhofsmision ihnen eine Basisversorgung sowie anschließende soziale Beratung und geistliche sowie seelsorgerische Hilfe. Im Sinne der Studie liegt im Tätigkeitsbereich der Bahnhofsmision eine Mischstätigkeit vor. Neben dem

Angebot für Mitglieder von Randgruppen, werden auch die Bedürfnisse der originären Nutzergruppe, der Reisenden begegnet.

Aufgrund einer Internetrecherche auf der Homepage der Bahnhofsmision vom Bahnhof Zoo unter erfolgte eine erste telefonische Kontaktaufnahme, wodurch ein geeigneter Gesprächspartner ermittelt werden konnte. Nach der personalisierten Einladung wurde in einem zweiten Telefonat ein geeigneter Gesprächstermin vereinbart.

Alle Themenbereiche A, C und D sind analog zum allgemeinen Leitfaden. Der Hinweis im zuvor stattgefundenen Interview mit SUB/WAY, „ob man das allerdings als Problem sehen muss ist eine andere Frage“ (Trans. S.40) hat zu einer Veränderung im Leitfaden im Bereich B für alle weiteren Interviews innerhalb der Akteursgruppe der sozialen Institutionen geführt. Angesichts des speziellen Arbeitsbereichs der sozialen Institutionen, sie stehen im Gegensatz zu den originär-funktionalen Arbeitsbereichen wie die Gewährleistung der Reisefunktion am Bahnhof Zoo oder wirtschaftlichen Interessen, steht hier die Hilfestellung für Randgruppenmitglieder bzw. marginalisierte Personen im Vordergrund. Insofern bezieht sich ihr Aufgabenbereich auf Nutzer des BZ, die im Sinne der Studie nicht als originäre Nutzer des BZ verstanden werden. Sicherheits- und wirtschaftsrelevante sowie politische Akteure weisen den Personen, die innerhalb der Studie der Randgruppe zugeordnet werden, eine problemhafte Rolle auf mikrosoziologischer Ebene am BZ zu. Aufgrund der speziellen Experteneinsicht in die Randgruppe, welche sich durch Hintergrundwissen für sicherheitsrelevante Konfliktpotentiale, bzw. deren Ursachen auszeichnet, wird im Folgenden gezielt danach gefragt.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Der Gesprächspartner ist noch nicht all zu lang in der Bahnhofsmision tätig. Aufgrund seines übergeordneten Aufgabenfeldes fungiert er vermehrt als Supervisor. Dies betrifft die Organisation der direkten Hilfen bei der Ein-, Aus- und Umsteigetätigkeit als auch Hilfen für die im Sinne des Forschungsinteresses angesprochene Zielgruppe der „Menschen in besonderen Lebenslagen“, er koordiniert den Betrieb weiterer Bahnhofsmisionen in Berlin.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Nach Einschätzung des Vertreters der Bahnhofsmision gibt es am Bahnhof Zoo keine Probleme. Der Bahnhof ist lediglich unattraktiv, so kommt es im Bereich der Nebenstraße zu Geruchsbelästigungen. Der Bahnhof Zoo stellt ein seit Jahrzehnten gewachsener sozialer

Brennpunkt dar, an dem sich die Zielgruppe heimisch fühlt. Als Aufenthaltsschwerpunkt bzw. Orientierungsschwerpunkt der Zielgruppe wird dem Bahnhof Zoo eine große Bedeutung beigemessen. Auch für Menschen, die wieder den Schritt in ein geregeltes, bürgerliches Leben gemacht haben.

Bei der Unterstützung der Zielgruppe welche der Randgruppe zugeordnet wird, ist der Kontakt auf die Räumlichkeiten der Bahnhofsmision beschränkt.

Im Umfeld der Mission können in der Jebenstraße keine Konflikte beobachtet werden. Weder zwischen Reisenden und Zielgruppen noch innerhalb der Zielgruppe. Das allgemeine Konfliktpotential wird als sehr gering angegeben. Als Situation mit möglichem Konfliktpotential wird die Essensausgabe benannt. Allerdings können bei weit über neunzig Prozent der Fälle Konfliktsituationen vom Personal entschärft werden, so dass der Konflikt nicht eskaliert, die Polizei nicht eingreifen muss. Als vermehrt konfliktauslösende Personengruppen wurden psychisch auffällige und größere Gruppen von Menschen aus Osteuropa benannt. Eine Veränderung hinsichtlich der Mitglieder die der Randgruppe zugeordnet werden können ist, dass seit der Einführung von Hartz IV bzw. Arbeitslosengeld II die „Menschen schneller abstürzen“. Aktuell besteht die Zielgruppe weniger aus dem „klassischen Arbeitslosen“, sondern vielmehr aus Menschen, die durchaus gesellschaftlich integriert waren und die auch schneller wieder Schritte zurück in die Integration machen, dann aber allerdings auch wieder abstürzen. Der „Drehtüreffekt“ ist bei vielen Gästen häufiger als früher.

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

An den Arbeitskreisen, die die Zusammenarbeit am Bahnhof Zoo betreffen, AK Citybahnhöfe und AK Zoo, ist die Bahnhofsmision nur sporadisch vertreten. Eine Begründung für die negative Einschätzung der Zusammenarbeit wird auf mehrere Wechsel in der eigenen Leistungsebene zurückgeführt.

Mit anderen sozialen Institutionen die am Bahnhof Zoo agieren ist eine „recht enge Zusammenarbeit“ vorhanden, da sich die Zielgruppe zum Teil überschneidet. Im nähren Umfeld wird das Beispiel „Waschcontainer in der Hertzalle“ angegeben, den sowohl Drogenabhängige als auch Angehörige der eigenen Zielgruppe, vornehmlich Wohnungslose,

nutzen. Darüber hinaus wird im weiteren Umfeld eng mit sozialen und diakonischen Einrichtungen zusammen gearbeitet, stadtweit z.B. mit Wohnprojekten. Wenn Personen aus der Zielgruppe Hilfe nachfragen, werden die entsprechenden Möglichkeiten zur Weitervermittlung angeboten.

Zur Bundespolizei bestehen laut Vertreter „gute Kontakte“ sowie eine „enge Zusammenarbeit“. Bei Problemen kann der „kurze Draht, ein kurzer Weg zu den Kollegen von der Bundespolizei“ genutzt werden. Dabei steht die Hilfe für „menschliche Lösungen“ im Vordergrund. Hier liegt die Annahme zugrunde, dass ordnungsrechtliche Maßnahmen bei „allzu menschlichen“ Situationen wirkungslos sind. Kommt es zu dieser Situation, wenn Personen z.B. psychisch auffällig sind, schreiten Vertreter der Bahnhofsmision in der Form in die Konfliktsituation ein, dass sie sich mit der Person auseinandersetzen. So können sie zu einer Entschärfung der Konfliktsituation beitragen. Als weiteres Beispiel einer guten institutionellen Zusammenarbeit auf mikrosoziologischer Ebene wurde das Weihnachtsfest für die Zielgruppe genannt.

Auch mit der DB gibt es eine Zusammenarbeit, sie wird als „unkompliziert“ sowie „hervorragend und wunderbar“ beschrieben. Neben dem Arbeitsbereich der Versorgung und Beratung von Menschen in besonderen Lebenslagen werden hier Angebote in Form von Umstiegs- und Einstiegshilfen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bereitgestellt. Dies hat im Verlauf des letzten Jahres abgenommen, da sich jetzt die Nutzergruppe Fernreisende zum Hauptbahnhof verlagert hat. Vor 2007 gab es 12.000 Ein- Aus- und Umstiegshilfen. Die Zusammenarbeit mit DB, z.B. mit der technischen Abteilung oder anderen als „sehr kooperativ und gut“ eingestuft.

Die Zusammenarbeit mit den wirtschaftlichen Akteuren wird als „punktuell, sporadisch“ eingestuft. Es gibt wirtschaftliche Akteure die die Bahnhofsmision am Bahnhof Zoo unterstützen, so ein Cafe-Geschäft oder Bäckereien, von denen sie Sachspenden erhält. Ansonsten ist kaum Kontakt vorhanden. Es gibt keine Konflikte, z.B. Beschwerden über die Zielgruppe, aber auch keine weitere Zusammenarbeit.

Die Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt wird als „sehr gut“ eingestuft, die Zuständigkeit liegt auf der Trägerebene. Dies betrifft Arbeitsabsprachen, konzeptionelle Absprachen oder Beratungen hinsichtlich der Zuständigkeiten im Bezirksamt Charlottenburg, welche „eher unkompliziert“ verlaufen.

D Wandel BZ

Seit zwanzig Jahren in der Bahnhofsmision tätige Mitarbeiter haben festgestellt, dass es keine großen Veränderungen gab. Höchstens langsame Veränderungen, sie werden z.B. an der Einführung von Hartz IV festgemacht. Aufgrund des hohen Engagements, auch des personellen zur Bahnhofsmision, zum Standort, zum Bahnhof Zoo besteht keine Ablehnung oder Abwehr von Veränderung. Die Bahnhofsmision möchte am Gestaltungsprozess teilhaben.

Die Existenz eines Mythos „Bahnhof Zoo“ wird hinsichtlich der eigenen Zielgruppe verneint. Für die Zielgruppe stellt der Bahnhof Zoo kein Mythos dar, der Mythos ist lediglich das, was von den Medien als Mythos dargestellt wird. Für die eigene Zielgruppe ist der Bahnhof Zoo der Ort „, wo sie sich heimisch und zuhause fühlen, ...wo sie sich als nicht völlig überflüssig fühlen.“

Für Neuankömmlinge in der berliner Szene bedeutet der Bahnhof Zoo der Ort, wo sie Informationen und Kontakte bekommen.

IV.iii. Offroad Kids e.V.

Off Road Kids arbeitet mit einem überregionalen Konzept der Straßensozialarbeit, so auch seit etwa zehn Jahren am Bahnhof Zoo: Sie konzentrieren sich dabei auf jugendliche Ausreißer und junge Volljährige im Obdachlosenmilieu. Dabei unterstützen sie die Zielgruppe möglichst frühzeitig bei der Perspektivenrecherche. Auf diese Weise sollen Straßenkinder-Karrieren in Deutschland von vorne herein vermieden werden. Aber auch jungen Menschen, die sich bereits längere Zeit im Straßenmilieu aufhalten, wird der Ausstieg ermöglicht.

Nach der Internetrecherche auf der Homepage von Off Road Kids konnte eine erste Kontaktperson in der bundesweiten Zentrale ermittelt werden. Nachdem die schriftliche Einladung an die Zentrale in Bad Dürkheim erfolgte, wurde der Kontakt zu berliner Vertretern der Organisation ermöglicht. Telefonisch wurde der Gesprächstermin vereinbart.

Off Road Kids e.V. arbeitet ebenfalls mobil mit einem Bus am Bahnhof Zoo. Hier stellten sich ebenfalls zwei Vertreter der Organisation für das Interview zur Verfügung bereit.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Das aktuell tätige Team arbeitet in dieser Konstellation seit 2002 am Bahnhof Zoo. Die Tätigkeit besteht darin Jugendliche bzw. Volljährige bis 21 Jahren, welche ausgerissen oder obdachlos sind oder andere Problemlagen aufweisen, zu finden und das Gespräch mit ihnen zu suchen. Dazu ist Off Road Kids e.V. jeden zweiten Tag am Bahnhof Zoo und versucht mit den Angehörigen der Zielgruppe einen Termin für ein Clearinggespräch im berliner Büro auszumachen. Wenn das Gespräch im Büro nicht möglich ist, kann es auch vor Ort erfolgen.

Das institutionelle Mischkonzept beruht zum einen Teil auf der Straßensozialarbeit zum andern auf einer Begleitung zu weiterführenden Institutionen, wie das Jugendamt, Jobcenter, zu Gericht, Therapien bzw. Entgiftung. Es wurde festgestellt, dass zunehmend Einzelfallarbeit geleistet werden muss.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Probleme zwischen der Zielgruppe und weiteren Akteuren ergeben sich für den Vertreter bei schlechtem Wetter direkt am Bahnhof Zoo, wenn Gewerbetreibende befürchten potentielle Kunden würden durch die Zielgruppe abgehalten. Bei schönerem Wetter auch im weiteren Umfeld wie z.B. dem Breitscheidt-Platz, wenn die Polizei Ausweise kontrollieren möchte. Es kommt dann seitens der Zielgruppe zu Pöbeleien. Eine Begründung liegt in der fehlenden gegenseitigen Akzeptanz von Zielgruppe und Polizei. Dies unterliegt aber auch Schwankungen, die auf das unterschiedliche Potential an Verständnis seitens des einzelnen Polizisten und seiner Fähigkeit deeskalierend auf die Situation ein zu wirken, zurück geführt werden.

Konfliktsituationen mit Nutzern mit vornehmlicher Reisetätigkeit ergeben sich aus dem Zusammentreffen von Zielgruppe und Herta-Anhängern. Dabei kann keine eindeutige Schuldzuweisung vorgenommen werden. Meist handelt es sich dabei um Missverständnisse und gegenseitige Pöbeleien bei steigendem Alkoholkonsum.

Stehen die Nutzer mit Reisetätigkeit als Opfer von Konflikten im Visier, sind vor allem Dealer und nicht die eigene Zielgruppe als Auslöser auszumachen.

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Innerhalb des AK City Bahnhöfe findet ein positiver Dialog der zu Lösungen führt, statt. Dabei tritt vor allem eine verbesserte Zusammenarbeit von Polizei und Sozialarbeit zutage. Die Institutionen gehen auf einander zu. Gegenseitige Schulungen führen zu Transparenz und Verständnis. Allerdings bedeuten der oftmalige Wechsel der Polizei-Besatzung, junge Polizisten, „welche in fünfer oder sechser Gruppen um den Bahnhof rennen um die Randgruppe ausfindig zu machen“ Störungen der Zusammenarbeit.

Mit allen anderen am Bahnhof Zoo tätigen sozialen Instituten arbeitet Off Road Kids zusammen. Die Zusammenarbeit gestaltet sich regelmäßig und wird als unproblematisch und zufriedenstellend eingeschätzt.

In Bezug auf den Akteur DB muss hinsichtlich einer Förderung und einer inhaltlichen Zusammenarbeit unterschieden werden. Eine Zusammenarbeit findet nur auf der Chefetagen-Ebene statt, die Förderung der DB bezieht sich auf die Mobilität der Mitarbeiter. Dabei geht es nicht um praktische Dinge, die die Zielgruppe betreffen.

Mit der Bahnhofsmission besteht eine Kooperation.

Innerhalb des AK City Bahnhöfe kooperiert Off Road Kids mit der BVG und S-Bahn. Ihre Vertreter teilen Off Road Kids mit, wenn es irgendwelche Beanstandungen gibt und man Rückmeldung und Kontakt braucht um zu beobachten wie sich das weiter entwickelt. Dies gestaltet sich „ganz unproblematisch“. Mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf gibt es keine besonderen Kontakte, lediglich wenn ein Mitglied im Bezirk gemeldet oder laut dem Geburtsschlüssel dem Bezirk zugeordnet werden kann und von uns betreut wird. Dann vor allem mit dem Sozialamt, Jobcenter und Gesundheitsamt. Dazu treffen sich die Vertreter alle drei Monate bei einem weiteren Arbeitskreis.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Akteure vor Ort besteht seit fünf oder sechs Jahren zwar direkter Kontakt aber eine Zusammenarbeit findet nicht statt.

D Wandel BZ

In Bezug auf den Mythos Bahnhof Zoo wird das Buch oder der Film Christiane F. assoziiert, allerdings hat das mit der heutigen Realität nichts gemein. Neuankömmlinge und jüngere

fahren eher zum Alexanderplatz. Das was am Mythos Bahnhof Zoo noch dran ist, ist, dass er sich von anderen deutschen Bahnhöfen unterscheidet. Laut Berichten anderer Sozialarbeiter war die Szene früher viel größer, es war viel mehr los und es ging wilder zu. Inzwischen hat sich eine überschaubare Gruppe gebildet.

Der Verlust der Hauptbahnfunktion hat hinsichtlich der eigenen Zielgruppe keine großen Auswirkungen gehabt. Zu Tages oder Nachtzeiten wo es vorher voll war, hat man jetzt auf einmal viel Platz. Für die Klienten selber hat sich aber nichts geändert.

Zur Eröffnung des Newton-Museums wurde eine Verlagerung der Zielgruppe angenommen, welche sich aber nicht bestätigt hat. Dies führte zu keinerlei Veränderungen, insofern wird auch hinsichtlich des Baus des Aussichtsrads kein Veränderungspotential angenommen. Für die Klientel ergäbe sich durch eine verstärkte Nutzung des Bahnhof Zoo durch Reisende eher bessere Bedingungen für das Betteln. Als einzig negativ würde sich eine „Befreiungspolitik“ wie am Potsdamer Platz oder dem Hauptbahnhof auswirken. Hinsichtlich der eigenen mobilen Institution werden nur geringe Auswirkungen erwartet.

Hinsichtlich einer Abstimmung mit dem Bauherrn bzw. Betreiber des Rads ist nichts konkretes geplant.

Als Wünschenswert von der Politik wird die Aufhebung der Eingrenzung durch die Sozialraumorientierung angesehen. Die zentralen oder bezirklichen Einrichtungen schaffen ihre eigenen Einrichtungen, wie Wohnheime oder die Jugendfürsorgeleistungen und belegen Themen dadurch selbst. Das gestaltet sich zunehmend als Problem, da auf die Erfahrung und Kompetenz der bisher tätigen zivilgesellschaftlichen Akteure, wie Off Road Kids verzichtet wird. Des Weiteren sollte der soziale Bereich im öffentlichen Haushalt nicht weiter zusammen gestrichen werden, sonst laufen kleine Einrichtungen welche „Nischengeschichten, Probleme die halt nicht jeder hat“ bedienen, Gefahr zu verschwinden. Zudem muss die Klientel für die Sozialarbeiter erreichbar bleiben und darf daher nicht aus dem gut erreichbaren öffentlichen Raum in Parks oder den Wald vertrieben werden.

IV.iii. Treberhilfe e.V.

Die Straßensozialarbeit der Treberhilfe e.V. wendet sich an wohnungslose und von Wohnungslosigkeit bedrohte Menschen. Dabei arbeiten sie zielgruppenorientiert, d.h. überbezirklich an den jeweiligen Treffpunkten der Wohnungslosen. So auch am Bahnhof Zoo.

Nach einer Internetrecherche auf der Homepage der Organisation konnte ein geeigneter Gesprächspartner telefonisch ermittelt werden. Nach der schriftlichen Einladung wurde bei einem weiteren Telefonat ein Gesprächstermin benannt.

A Tätigkeitsfeld, Arbeitserfahrung, Institution

Für das Projekt Straßen- und Sozialarbeit für obdachlose Menschen hat die Treberhilfe seit 1993 einen Auftrag von der Senatsverwaltung für Soziales. Mit der aufsuchenden Straßensozialarbeit hält die Treberhilfe ein berlinweites Angebot für Obdachlose bereit. Dabei arbeitet sie zielgruppenorientiert, d.h. sie suchen Wohnungslose überbezirklich an den jeweiligen Treffpunkten auf. Darüber bietet die zentrale Betreuungsstelle zweimal wöchentlich ein klassisches Frühstück mit Beratung an. Am Bahnhof Zoo arbeitet die Treberhilfe mit einem besonders niedrighschwelligem Konzept, sie verzichtet auf mobile Einsatzbusse, die an die öffentliche Straßenverkehrsordnung gebunden sind, somit kann sie die Zielgruppe genau dort aufsuchen wo sie sich gerade befindet.

B Fragen zur Sicherheit und Randgruppe

Der Bahnhof Zoo ist schon seit längerem ein Brennpunkt in Berlin. Dies begann in den Siebzigern mit Christiane F. 1993/94 bewogen kleine Retro-Berichte von Christiane F. in Jugendpostillen junge Menschen, die vor hatten abzuhauen, zum Bahnhof Zoo zu gehen. Dies hat sich mittlerweile gelegt, die Zielgruppe pendelt vermehrt bundesweit. Dennoch hat der Bahnhof Zoo im Vergleich mit Frankfurt, Hamburg oder München als Anlaufpunkt eine herausgehobene Stellung.

Am Bahnhof Zoo findet die Treberhilfe alle Altersgruppen und relevante Problemfragen, wie sie sich aus den Problematiken der Prostitution, Obdachlosigkeit, Drogenkonsums legaler und illegaler Drogen ableiten lassen. Dabei ist die Zahl der Klienten überdurchschnittlich hoch.

Konflikte ergeben sich daraus wenig, da die eigentlichen Nutzer des Bahnhof Zoo und die Menschen, die den Bahnhof Zoo als ihren sozialen Lebensraum betrachten sich kaum begegnen. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsinteressen innerhalb der Randgruppe ergeben sich am Bahnhof Zoo verschiedene Brennpunkte. So z.B. die Jebensstraße an der Rückseite des Geländes, zum Teil auch der Hardenbergplatz zum U-Bahnhofeingang und gegenüber unmittelbar vor Ulbrich und Burger King. Im weiteren Umfeld vor dem Kino und dem Breitscheidtplatz. Reisende, die relativ wenig Zeit haben oder BVG-Benutzer, die das S- und U-Bahnangebot nutzen, nehmen die Mitglieder der Randgruppe gar nicht wahr. Von daher ist das Konfliktpotential am Bahnhof Zoo selbst „sehr gering, wenn es Ärger gibt nur innerhalb der Gruppen.“

Als Auslöser für Konfliktsituationen kann der Vertreter lediglich stark alkoholisierte Personen ausmachen. Gründe für konkrete Konflikte liegen in finanziellen Unstimmigkeiten oder im Bereich der privaten Beziehungen. Im Vergleich mit anderen Bahnhöfen, wie z.B. Frankfurt und Hamburg entsteht der Eindruck, dass es dort härter und aggressiver zugeht als am Bahnhof Zoo. Dies wird auf eine starke Drogenszene, die sowohl den Handel als auch den Konsum einschließt, zurückgeführt. Aufgrund des Druckmobils oder Fixpunkt beschränkt sich die Szene vor allem auf einen marginalen Handel mit Drogen, konsumiert wird wo anders.

C Fragen zur Koordination und Zusammenarbeit

Der Vertreter bestätigt einen „regen Austausch zwischen den“ institutionalisierten Akteuren am Bahnhof Zoo. Es besteht ein sehr guter Dialog mit der Polizei, im Rahmen des AK Citybahnhöfe. Dialog besteht auch mit Vertretern der BVG und der DB bzw. deren Geschäftsdienste. Der AK Citybahnhöfe ist ein „wunderbares Forum um sich aus zu tauschen“, bestehende Vorurteile sind schon lange abgebaut.

Mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf besteht eine Kooperation. Dort arbeiten sie mit Vertretern zusammen, die inzwischen selber nicht mehr vor Ort sind. Der Kontakt zur DB könnte besser sein, die Sicherheitsdienste schätzt er als „äußerst lahm“ und „eher blöd“ ein. „Aber das ist schon o.k., jeder macht halt seine Arbeit und akzeptiert den anderen.“

D Wandel BZ

„Der Mythos Bahnhof Zoo ist natürlich tot.“ Veränderungen werden der Topographie zugeschrieben. „Früher konnte man den Bahnhof Zoo ja mit einem riesen großen Badezimmer vergleichen. Alles war ja so ekelhaft. Die ganze Kacke, das Gelb und das Türkis.“ Das hat sich positiv verändert und auf die allgemeine Stimmung ausgewirkt, was durch sinkende Kriminalitätszahlen bestätigt wird.

Als weitere Erklärung für das positive Ergebnis wird die gute Sozialarbeit vermutet. Zumindest zum Teil wird dafür aber auch die massive Präsenz der Polizei und der Bundespolizei bzw. eine Verlagerung der Szene oder Teile der Szene in die Bezirke, so z. B. an den Hermannplatz oder Leopoldplatz im Wedding, verantwortlich gemacht. Sie werden als neue soziale Brennpunkte in Berlin eingestuft.

Die Konfliktlagen haben sich grundsätzlich nicht verändert. Nach wie vor gibt es Prostitution, Drogenkonsum bzw. Missbrauch, Wohnungslosigkeit nimmt tendenziell zu.

Dem Verlust der Hauptbahnhof- bzw. Fernverkehrsfunktion wird in Bezug auf die Situation der Zielgruppe keinerlei Auswirkung zugesprochen.

Der geplante Bau des Aussichtsrades kann noch nicht abschließend bewertet werden. Dennoch geht er von Veränderungen aus, die sowohl die sozialen Institutionen als auch die Zielgruppe selbst betreffen. Aufgrund des begrenzten Raumes äußert der Vertreter den Zweifel, ob das tolerierte Gelände wo die Einsatzbusse ihr mobiles Angebot unterbreiten können, weiterhin bestehen wird. Die Ecke, Jebensstraße und Hertzallee ist „ein Freiraum“ der speziell für die Randgruppe geschaffen wurde. „Der ist dann ganz klar weg.“ Menschenströme und zunehmender Verkehr auf der Jebensstraße zwingen zur Aufgabe des Parkraumes, der Bürgersteig an sich wird zwar nicht enger, aber die Parkmöglichkeit wird eingeschränkt, was die Kontaktaufnahme von Institutionen und Klientel erschwert. Ein möglicher Ausbau der Bögen hätte weitere Konsequenzen, denn die Einsatzbusse können sich nicht vor ein Geschäft stellen. Wenn die Jebencontainer weggeräumt würden wird die reine Straßensozialarbeit wieder zunehmend wichtiger. Mögliche Verlagerungen der Zielgruppe können auf den vorderen Teil der Jebensstraße hin zur Hardenbergstrasse sowie auf den Hardenbergplatz erfolgen. Abzuwarten bleibt, ob der Druck auf die Szene so groß wird, dass sie gänzlich abwandert. Das wird dann aber erst ab Ende 2008 anfang 2009 aktuell.

Momentan besteht kein Kontakt zum Bauherrn bzw. Betreiber des Rads Great Wheel Berlin, Abstimmungs- oder Koordinierungsprozesse werden nicht angestrebt.

Von der Politik sollte nicht an den Geldern gestrichen werden. „Im Rahmen von Einsparungen ist das ja o.k. aber irgendwie sollte da ja auch mal Schluss sein.“