

Der Einsatz von Schülerbegleitern im Öffentlichen Personennahverkehr als Instrument kommunaler Kriminalprävention. Ergebnisse einer externen Wirkungsevaluation

Friederike Eßbach und Kristin Kißling

Einführung

Anfang der 1990er-Jahre setzte sich in Deutschland die Erkenntnis durch, dass Kriminalprävention Teil des kommunalen Aufgabenfeldes ist¹. Es entstand die Idee, die Gesellschaft in die Verbesserung des „Sicherheitsklimas“ einzubeziehen. Verbrechensprävention galt folglich nicht mehr länger als allein staatliche Aufgabe. Vielmehr hieß es, die Bürger² einer Stadt zu mobilisieren, in privaten Trägern selbst tätig zu werden und sich auch für das Thema „Sicherheit“ und Kriminalitätsprophylaxe zu engagieren. Besonderes Augenmerk galt von vornherein der Prävention von Straftaten im Wohn- und Lebensumfeld der Bürger. Dies folgt kriminalökologischen Erkenntnissen, denn rund 70 % der polizeilich registrierten Straftaten ereignen sich am Wohnort von Täter und Opfer³. Die Maßnahmen der Verhinderung von Kriminalität sind deshalb insbesondere dort sinnvoll, wo Kriminalität entsteht⁴.

Als „crime hot spots“⁵ bekannt sind seit jeher die öffentlichen Verkehrsmittel: Haltestellen sind von Vandalismus gezeichnet, „beschmierte“ Bahnen und Busse lassen eine mangelnde Kontrolle vermuten, beschädigte Fahrkartautomaten sind an der Tagesordnung. Hinzukommen Medienberichte über brutale Übergriffe in U-Bahn Stationen. Die Häufung dieser Faktoren führt nicht nur abstrakt zu einer Furcht vor Kriminalität, sondern beeinflusst auch die Mobilität der Bürger. „Fear of crime“⁶ kann eine Einschränkung der individuellen Lebensqualität mit sich bringen, wenn außerhäusliche Angebote der Kommunen nicht mehr wahrgenommen werden⁷. Weiterhin sind Verstärkereffekte nach dem Modell des „broken windows“⁸-Ansatzes denkbar, wenn der Verwahrlosung des öffentlichen Personennahverkehrs⁹ nicht gegengesteuert wird. Kriminalpräventive Anstrengungen sind vor diesem Hintergrund auch in Modellvorhaben besonders sinnvoll. Jedoch bedarf es ihrer Evaluation im Rahmen der kriminologischen Begleitforschung¹⁰, um Ef-

fekte zu prüfen und Stärken und Schwächen der Projektkonzeption zu identifizieren.

Im Folgenden werden Methodik und Ergebnisse einer externen Wirkungsevaluation des Projektes „SMiLe“ der Leipziger Verkehrsbetriebe¹¹ vorgestellt¹².

Das Projekt „SMiLe“ der Leipziger Verkehrsbetriebe

Das von uns evaluierte Projekt „SMiLe“¹³, initiiert durch die LVB, beinhaltet verschiedene Angebote für Jugendliche ab 14 Jahren. Ziel des Projekts ist es, der Kriminalität in Bussen und Bahnen vorzubeugen und Zivilcourage zu trainieren. SMiLe wendet sich speziell an Schüler, die ihre täglichen Wege mit dem ÖPNV zurücklegen. Jeder, der an dem Projekt teilnehmen möchte, durchläuft zunächst eine zweitägige Ausbildung, in der „das Erlernen und Stärken von couragiertem Verhalten“¹⁴ im Mittelpunkt steht. Ein „Chisao“¹⁵-Kurs und Rollenspiele verhelfen zu einer sicheren Körpersprache und trainieren die Fähigkeit, Konflikte gewaltfrei zu lösen. Eine jugendgerechte Einführung in das Strafrecht, die von der Polizei geleitet wird, gibt den Schülern einen Einblick in die rechtliche Interpretation prekärer Situationen. Die Jugendlichen sollen Situationen erkennen und bewerten, um sich nicht selbst zu gefährden. Als Zeichen der erfolgreich absolvierten Ausbildung erhalten die Schüler einen SMiLe-Begleiter Ausweis, den sie als Argumentationshilfe einsetzen können¹⁶. In regelmäßigen Abständen besteht die Möglichkeit, an „Reflexionstreffen“ zum Erfahrungsaustausch teilzunehmen.

Wirkungsbedingungen und Wirkungsrichtung der SMiLe-Begleitung

Betrachtet man das Konzept SMiLe unter einem kriminologischen Blickwinkel, können die oben genannten Maßnahmen sowohl der primären als auch sekundären Kriminalprävention zugeordnet werden. Unter dem Stichwort „primäre Kriminalprävention“ versteht man Maßnahmen,

die sich an die gesamte Bevölkerung richten und eine Stärkung des Rechts- und Wertebewusstseins zum Ziel haben¹⁷. Dabei soll ein Umfeld geschaffen werden, in dem ein Auftreten von Kriminalität weniger wahrscheinlich ist¹⁸. In diese Kategorie lässt sich auch das Erlernen gewaltfreier Konfliktlösungsstrategien und die Sensibilisierung für interpersonelle Spannungen im ÖPNV einordnen.

Die sekundäre Kriminalprävention zielt primär auf eine Verringerung günstiger Tatgelegenheiten ab. Die Erhöhung des Tautaufwandes und eine Steigerung des Entdeckungsrisikos¹⁹ wirken sich maßgeblich auf die Bewertung einer Situation als „günstige Gelegenheit“²⁰ aus. Vermuten potentielle Täter einen geeigneten „Bewacher“ („capable guardian“)²¹, wird ein bestimmter Anteil von ihnen Abstand von einer Straftat nehmen. Die SMiLe-Begleiter sind, so weit sie bei entsprechenden Situationen einschreiten und ihre Präsenz von Dritten wahrgenommen wird, „Bewacher“ der von potentiellen Tätern bedrohten Rechtsgüter. Sie schützen damit nicht nur die Einrichtungen des ÖPNV, sondern auch die Integrität anderer Fahrgäste.

Weiterhin ist das sogenannte „Kontrollparadox“²² in Rechnung zu stellen: Wenn die Kontrollintensität steigt, kann es zu einem Anstieg der registrierten Delikte kommen, weil Taten vom Dunkelfeld des Nichtwissens in das Hellfeld des Wissens transferiert werden. Hierbei handelt es sich aber nicht um einen tatsächlichen, sondern lediglich um einen scheinbaren Anstieg der Kriminalitätsbelastung, weil die begangenen Taten erst aufgrund der Kontrollmaßnahmen entdeckt werden. Bei der SMiLe-Begleitung liegen derartige Effekte nahe, weil den Schülern im Rahmen der Ausbildung empfohlen wird, unter bestimmten Voraussetzungen die Polizei oder die eigens für die SMiLe-Begleitung eingerichtete Hotline der LVB zu kontaktieren. Liegt demgegenüber ein Rückgang vor, ließe dies auf erhebliche Präventionseffekte schließen, da die gegen-

läufigen Effekte des Kontrollparadox sogar überkompensiert wären.

Aus diesem theoretischen Hintergrund ergibt sich die Formulierung der Fragestellung des Forschungsvorhabens: Gibt es langfristige Effekte, die einen Rückgang der Kriminalitätsbelastung im ÖPNV aufgrund der SMiLe-Begleitung bewirken? Gibt es Anknüpfungspunkte für eine Verbesserung der Präventionseffekte?

Methodisches Vorgehen

In methodischer Hinsicht wurde mit quantitativen und qualitativen Erhebungstechniken²³ gearbeitet. Im Rahmen des quantitativen Projektteils erfolgte eine statistische Auswertung aller Einträge der unveröffentlichten PKS der Stadt Leipzig²⁴, die einen Zusammenhang mit dem ÖPNV²⁵ aufwiesen. Die von der Polizei ermittelten Straftaten, die sich an den Leipziger Haltestellen oder innerhalb der Busse und Bahnen der LVB in den Jahren 2007 – 2010 ereigneten, wurden einem Zweijahresvergleich unterzogen. Qualitativ erzielten wir mit der Durchführung einer verdeckten teilnehmenden Beobachtung²⁶ sowie einer Befragung von Fahrgästen und Schülern, die an SMiLe teilnahmen, relevante Ergebnisse. Die Nutzung beider Elemente der qualitativen Sozialforschung ermöglichte einen Blick hinter die Kulissen des Projekts SMiLe, kombiniert mit einer empirischen Analyse der Auswirkungen von SMiLe auf die Dispersion der Vorfälle im ÖPNV.

Analyse und Auswertung

Die Daten der polizeilichen Kriminalstatistik der Stadt Leipzig wurden im Rahmen eines quasiexperimentellen Designs analysiert. Bei diesem Vorgehen wird der Stimulus nicht vom Forscher gesetzt, vielmehr erfolgt die Zuordnung zu Kontroll- bzw. Vergleichsgruppe durch die Untersuchungsobjekte selbst.²⁷ Für die statistische Auswertung zogen wir die Jahre 2007, 2008²⁸ heran und verglichen sie mit den Jahren 2009, 2010²⁹. Das Vergleichsdesign wurde bewusst gewählt, um Verzerrungen, die durch subjektive Einschätzungen der Beamten entstehen können, auszuschließen. Treten die Verzerrungen in beiden Gruppen gleichermaßen auf, kommt es zu einer Aufhebung der Effekte.

Der Datensatz umfasste insgesamt 3300 strafrechtlich relevante Fälle, die sich im Leipziger ÖPNV abgespielt haben. Die polizeilich registrierte Gesamtkriminalität im

ÖPNV zeigt einen Anstieg im Jahr 2009 um 8 % im Vergleich zu den beiden Vorjahren. Dies kann ein Indikator für das Kontrollparadox³⁰ sein. Die Befragung der Schüler zeigte indessen, dass diese nur äußerst selten die Polizei rufen³¹, so dass nicht von einer statistisch erheblichen Verschiebung des Hell-Dunkelfeldes ausgegangen wird.

Bemerkenswert ist hingegen, dass es im Jahr 2010 einen Rückgang der registrierten Kriminalität im ÖPNV Leipzig von 16 % im Vergleich zum Vorjahr 2009 gab. Sofern der Anstieg von 8 % von 2007/2008 nach 2009 auch auf das Kontrollparadox zurückzuführen sein könnte, wäre dieser Rückgang als Überkompensation des Kontrollparadox zu bewerten. Der Anstieg wäre daher nicht nur kompensiert, sondern – bei gleichbleibendem Anzeigeverhalten der SMiLe-Begleiter – sogar um das doppelte überkompensiert. Die Entwicklung der einzelnen Deliktarten³² ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 1: Entwicklung der Deliktarten im Untersuchungszeitraum 2007 – 2010

	Entwicklung der Deliktarten		
	2007 / 2008	2009 / 2010	Veränderung
Körperverletzung	325	317	- 2,5 %
Diebstahl	429	498	+ 16 %
Sachbeschädigung	447	367	- 18 %
Sonstige Delikte	373	408	+ 9 %

Noch offensichtlicher wird der Präventionseffekt durch die SMiLe-Begleitung bei einer isolierten Betrachtung der Straftaten gem. §§ 303, 304 und 305 StGB. Hierbei handelt es sich, laut Aussage der Polizei und

der LVB, in der Regel um Vandalismustaten, die eine bestimmte Erheblichkeitsschwelle überschreiten und deren Verhinderung im Aktionsradius der SMiLe-Begleiter liegt. Bei diesen Delikten betrug der Rückgang sogar 18 %, wobei intervenierende Variablen nicht ursächlich³³ sind. Die einzige plausible Erklärung besteht somit darin, den Rückgang der Belastung des ÖPNV mit Vandalismustaten auf die Präsenz und Intervention der SMiLe-Begleiter zurückzuführen.

Um zu klären, wie die Jugendlichen in problematischen Fallkonstellationen reagieren, entwickelten wir zusätzlich einen Schülererhebungsbogen. Im Mittelpunkt der Befragung standen die Erfahrungen der Jugendlichen bei ihren täglichen Fahrten mit Bus und Bahn. Im Durchschnitt erlebten die Schüler vier Situationen, die sie zum Einschreiten bewogen, wobei die meisten keine strafrechtliche Relevanz aufwiesen. Neun Situationen hatten einen strafrechtlichen Hintergrund (Diebstahl, Körperverletzung und Sachbeschädigung). Die Schüler berichteten von den in Abb. 1 dargestellten Reaktionen.

Die Antworten zeigen, dass 62 % der Jugendlichen die in der Ausbildung trainierten Verhaltensweisen anwenden.

Die Interventionspraxis wurde weiterhin mit einer verdeckten teilnehmenden Beobachtung in Bussen und Bahnen untersucht. Die Handlungsstrategien der Jugendlichen wurden dokumentiert und ausgewertet.

- Ein SMiLe-Begleiter forderte die Fahrgäste z.B. in einer überfüllten Bahn freundlich auf, nach hinten durchzugehen, um Platz für zusteigende Fahrgäste zu schaffen.

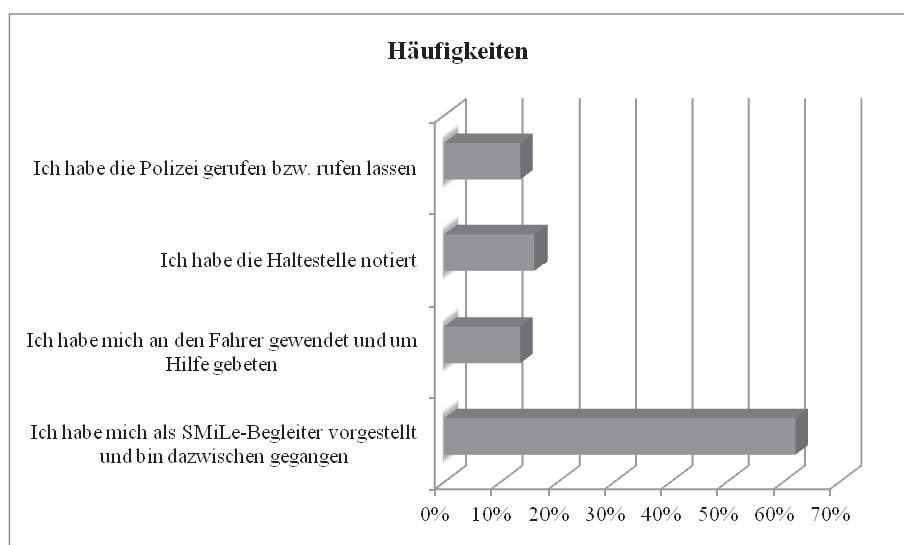


Abbildung 1: Reaktionen der SMiLe-Begleiter

- Ein weiterer Schüler bat einen erwachsenen Fahrgast höflich und bestimmt, seinen liegengelassenen Abfall vor dem Verlassen der Bahn mitzunehmen.

Beide Beispiele zeigen typische Verhaltensweisen, die im Rahmen der Ausbildung in Rollenspielen geübt werden. Die Befragung und Beobachtung kommen somit zu dem positiven Ergebnis, dass die Jugendlichen einschlägige Situationen nicht nur wahrnehmen, sondern auch adäquate Handlungsstrategien einsetzen, um Konflikte zu lösen.

Die Jugendlichen sehen in der Ausbildung und Tätigkeit als SMiLe-Begleiter ferner einen Gewinn für ihre Persönlichkeitsentwicklung. Viele berichten davon, durch die erlernten Fähigkeiten selbstbewusster und -sicherer geworden zu sein. Dies kommt auch in dem Zitat im Fazit unseres Beitrages deutlich zum Ausdruck. Zusätzlich bietet SMiLe die Möglichkeit, sich ehrenamtlich zu engagieren, was die Schüler als gewinnbringend für ihre berufliche Zukunft einschätzen.³⁴

Der qualitative Untersuchungsteil ergab auch Anhaltspunkte über die Auswirkung von SMiLe auf die Kriminalitätsfurcht der Fahrgäste. Mittels leitfadengestützter Interviews³⁵ untersuchten wir deren subjektives Sicherheitsempfinden. Eine Steigerung des Sicherheitsempfindens bestätigte knapp die Hälfte (49 %) des Untersuchungssamples: „Wenn man weiß, dass da SMiLe-Begleiter mitfahren, die wissen, wie man sich in den brenzligen Situationen verhalten muss, dann gibt einem das schon ein gutes Gefühl!“.

Allerdings gaben nur 25 % der interviewten Bürger an, über SMiLe informiert zu sein. Da ein erheblicher Teil der befragten Fahrgäste (68 %) ausführte, das Projekt sei eine sinnvolle Maßnahme kommunaler Kriminalprävention, ist es in der Zukunft angezeigt, den Bekanntheitsgrad von SMiLe bei den Fahrgästen zu erhöhen. Mittels „Marketing“, z.B. durch Berichte in der lokalen Presse, und einer Steigerung der Wahrnehmbarkeit³⁶ können die präventiven Effekte durchaus noch verbessert werden.

Weiterhin verändern die SMiLe-Begleiter – im Sinne unserer kriminologischen Ausgangsthese – als „capable guardians“ die Tatgelegenheitsstrukturen und können das objektiv und subjektiv wahrgenommene Entdeckungsrisiko für potentielle Täter steigern. Da nicht alle SMiLe-Begleiter erkennbar sind, sind „diffusion of benefits“³⁷ zu erwarten. Es werden deshalb auch tatkneigte Personen von Straftaten absehen,

wenn sie nicht sicher wissen, ob ein SMiLe-Begleiter anwesend ist oder nicht.

Fazit: „Dank SMiLe fühle ich mich sicherer in Bus und Bahn“³⁸

Zusammenfassend ergab die Evaluation drei positive Effekte des Projekts:

- Die SMiLe-Begleitung bewirkt einen Rückgang der Kriminalität, insbesondere der Sachbeschädigung, im ÖPNV der Stadt Leipzig.
- Zweitens führt sie zu einer Steigerung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste und verringert damit ihre Furcht, Opfer eines Verbrechens zu werden.
- Der letzte wichtige Punkt betrifft die Jugendlichen selbst: Die Teilnahme an der Ausbildung bildet die Schüler nicht nur in Zivilcourage und gewaltloser Konfliktlösung weiter, sondern steigert auch ihr eigenes Sicherheitsgefühl.

Eine Pflicht, sich als SMiLe-Begleiter zu „outen“, muss allerdings als zweischneidiges Schwert betrachtet werden: Einerseits handelt es sich um ein klassisches Ehrenamt ohne jeden Zwang zum Einschreiten. Andererseits führt nur ein „Wiedererkennungswert“ der Schüler zu einer höheren Effektivität der Maßnahme aus kriminalpräventiver Sicht. Wie die Projektleitung unsere Ergebnisse zukünftig umsetzen wird, bleibt deshalb abzuwarten.

Literaturverzeichnis

- BMI/BMJ* (Hrsg.): Zweiter periodischer Sicherheitsbericht. 2006, Kapitel 7
- Braga*: Policing Crime Hot Spots. In: *Farrington/ Welsh* (Eds.): Preventing Crime. What Works for Children, Offenders, Victims and Places. 2006, 179-192
- Bussmann*: Sozialisation in Unternehmen durch Compliance. In: *Hellmann/Schröder* (Hrsg.): Festschrift für Hans Achenbach. 2011, 57-82
- Cohen/Felson*: Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. In: *American Sociological Review* 1979, 588-608
- Cook/Shadish/Campbell*: Experimental and Quasi-Experimental Designs for Generalized Causal Inference. 2001
- Diekmann*: Empirische Sozialforschung: Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 2008
- Farrington/Painter*: Street Lighting and Crime: Diffusion of Benefits in the Stoke-on-trent Project. In: *Painter/Tilley* (Eds.): Crime prevention studies. 1999, 77-122
- Feltes*: Kommunale Kriminalprävention gegen weltweiten Terrorismus? Was hat Hannover mit New York, Madrid und London zu tun? In: *Feltes/Pfeiffer/Steinhilper* (Hrsg.): Kriminalpolitik und ihre wissenschaftlichen Grundlagen. Festschrift für Hans-Dieter Schwind zum 70. Geburtstag. 2006, 1141-1154
- Göppinger*: Kriminologie. 2008
- Görgens*: Kriminalprävention in und mit den Kommunen. In: *BewHi* 2/2000, 169-180
- Heinz*: Kommunale Kriminalprävention aus wissenschaftlicher Sicht. In: *BewHi* 4/2004, 363-381
- Jasch*: Kommunale Kriminalprävention in der Krise. In: *MscrKrim* 2003, 411-420
- Jonas/Boos/Brandstätter* (Hrsg.): Zivilcourage trainieren! Theorie und Praxis. 2007
- König*: Das Experiment in der Sozialforschung. 1967
- Kriminalistisch-Kriminologische Forschungsstelle NRW*: Individuelle und sozialräumliche Determinanten der Kriminalitätsfurcht. *Forschungsberichte* 4/2006
- Lamnek*: Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch. 2005
- Landeshauptstadt Düsseldorf – Arbeitskreis Vorbeugung und Sicherheit*: Düsseldorfer Gutachten: Leitlinien wirkungsorientierter Kriminalprävention. 2002
- Rothmann*: Sicherheitsgefühl durch Videoüberwachung? Argumentative Paradoxien und empirische Widersprüche in der Verbreitung einer sicherheitspolitischen Maßnahme. In: *NK* 3/2010, 103-107
- Schneider, H.-J.*: Bedrohung durch Kriminalität – Neue Erkenntnisse der Victimologie und der vergleichenden Kriminologie. In: *Jura* 18/1996, 574-587
- Schneider, H.*: Person und Situation. Über die Bedeutung personaler und situativer Risikofaktoren bei wirtschaftskriminellem Handeln. In: *Burkatzki/Löhr* (Hrsg.): Wirtschaftskriminalität und Ethik. *DNWE* 16/2008, 135-153
- ders.*: Neue Wege in die Kriminalpolitik. Primäre, sekundäre und tertiäre Kriminalprävention im Lichte der Theorie des „Reintegrative Shaming“. In: *DVJJ Journal* 1998, 329-334
- Schnell/Hill/Esser*: Methoden der empirischen Sozialforschung. 2005
- Schwind*: Kriminologie. Eine praxisorientierte Einführung mit Beispielen. 21. Aufl., 2011
- Sherman et al.*: Preventing crime: What works, what doesn't. What's promising. A report to the United States Congress. 1997
- Steffen*: Kriminalprävention in Deutschland: Eine Erfolgsgeschichte? In: *Feltes/Pfeiffer/ Stein hilper* (Hrsg.): Kriminalpolitik und ihre wissenschaftlichen Grundlagen. Festschrift für Hans-Dieter Schwind zum 70. Geburtstag. 2006, 1141-1154
- Wilson/Kelling*: Polizei und Nachbarschaftssicherheit: Zerbrochene Fenster. In: *KrimJ* 1996, 121-137
- Fußnoten:**
- 1 *BMI/BMJ* 2006, S. 671; *Steffen* 2006, S. 1144; *Schwind* 2011, S. 377.
- 2 Auf eine entsprechende sprachliche Hervorhebung im Text wird grundsätzlich verzichtet. Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass beide Geschlechter gemeint sind.
- 3 *BMI/BMJ* 2006, S. 672.
- 4 *Heinz* 2004, S. 365; *Jasch* 2003, S. 411.
- 5 *Braga* 2006, S. 179ff.
- 6 Eine Übersicht über die Entwicklung der Kriminalitätsfurcht deutscher Bürger gibt das LKA NRW *Kriminalistisch-Kriminologische Forschungsstelle* NRW 2006, S. 1ff.
- 7 *Kriminalistisch-Kriminologische Forschungsstelle* NRW 2006, S. 2; *Schneider, H.-J.* 1996, S. 538; *Görgens* 2000, S. 169; *Feltes* 2006, S. 830.
- 8 *Wilson/Kelling* 1996, S.121ff.: zusammenfassend *Göppinger* 2008, S. 147f.
- 9 Im Folgenden mit ÖPNV abgekürzt.
- 10 Einen Überblick über nationale und internationale Evaluationen gibt das Düsseldorfer Gutachten 2006 und *Sherman et al.* 1997; Evaluationen und Dokumentation von Zivil-

- courageprojekten finden sich bei *Jonas/Boos/Brandstätter* 2007.
- 11 Nachfolgend mit LVB abgekürzt.
- 12 Die Evaluation erfolgte im Rahmen eines universitären Drittmittelprojektes, an dem die beiden Verfasserinnen maßgeblich beteiligt waren. Die Leitung des Drittmittelprojektes oblag Prof. Dr. Hendrik Schneider, Lehrstuhlinhaber für Strafrecht, Strafprozessrecht, Jugendstrafrecht, Kriminologie und Strafvollzugsrecht der Leipziger Juristenfakultät.
- 13 SMiLe steht für Schüler, Mitarbeiter integriertes Lernen und bindet bei diversen Veranstaltungen auch die Mitarbeiter der LVB ein. Gefördert wird das Projekt vom BMAS und dem ESF im Rahmen des Programmes Xenos „Integration und Vielfalt“.
- 14 http://www.lvb.de/wir_ueber_uns/projekte/projekt_smile.
- 15 Konzept der Selbstverteidigung und Selbstbehauptung zur Vermeidung von Gewalt durch sicheres und der Situation angepasstes Auftreten: vgl. http://www.chisao.de/component?option=com_frontpage/Itemid,1/
- 16 Der Ausweis berechtigt die SMiLe-Begleiter nicht zu einer kostenfreien Nutzung des ÖPNV. Die Schüler sollen sich nicht gezwungen fühlen, einzuschreiten.
- 17 Heinz 2004, S. 363.
- 18 Schneider, H. 1998, S. 329ff.
- 19 BMI/BMfJ 2006, S. 668.
- 20 Schneider, H. 2008, S. 135ff.
- 21 Cohen/Felson 1979, S. 588.
- 22 Grundlegend: Bussmann 2011, S. 57ff.
- 23 Zur Unterscheidung der verschiedenen Forschungsdesigns Schnell/Hill/Esser 2005; Diekmann 2008.
- 24 Als Datengrundlage diente die polizeiliche Kriminalstatistik der Stadt Leipzig. Wir danken der Polizeidirektion Leipzig für ihre Unterstützung.
- 25 Die Zuordnung erfolgte über die Rubrik des Tatortes, in der dann Straßenbahn oder Bus bzw. die Haltestelle dokumentiert war.
- 26 Lamnek 2005, S. 547ff.
- 27 Vgl. König 1967; Cook 2001; Schnell/Hill/Esser 2005.
- 28 vor der Einführung der SMiLe-Begleitung.
- 29 nach Einführung des Projekts.
- 30 Vgl. Fn. 23.
- 31 Vgl. Abbildung 1.
- 32 Hier wird nur auf die im Datensatz am häufigsten auftretenden Deliktsarten Körperverletzung, Sachbeschädigung und Diebstahl eingegangen.
- 33 Die Drittvariablen: Einführung von Videokameras (Vgl. auch Rothmann 2010, S. 103ff.) und Mobilitätservices der LVB, konnten nach einer eingehenden Prüfung als Ursache ausgeschlossen werden. Beide Maßnahmen wurden bereits lange vor dem Beginn des Vergleichszeitraums eingeführt, womit sich präventive Effekte bereits früher eingestellt hätten.
- 34 Ergebnisse des Schülererhebungsbogens.
- 35 Die Befragung umfasste 53 stichprobenartig ausgewählte Fahrgäste aller Altersgruppen.
- 36 Bspw. durch Tragen einer gelben Warnweste oder einer speziellen SMiLe-West, die alle teilnehmenden Schüler tragen.
- 37 Zusammenfassend Farrington/Painter 1999, S. 84f.
- 38 Aussage eines Jugendlichen, der an dem Projekt „SMiLe“ der Leipziger Verkehrsbetriebe teilnahm.

Hans Kromrey zu

Rita Haverkamp, **Frauenvollzug in Deutschland – Eine empirische Untersuchung vor dem Hintergrund der Europäischen Strafvollzugsgrundsätze. (Untersuchungen und Forschungsberichte aus dem Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht Freiburg im Breisgau, Band 18)**, Duncker & Humblot, Berlin 2011, 926 Seiten, 124,- Euro

Der Frauenvollzug, die EPR und der Behandlungsgrundsatz

In ihrer Habilitationsschrift erstellt Rita Haverkamp eine umfassende Bestandsaufnahme des deutschen Frauenstrafvollzugs unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben durch die Europäischen Strafvollzugsgrundsätze (EPR)¹. Wie die Autorin selbst betont, greift sie mit dem Frauenvollzug eine – bedingt durch den niedrigen Anteil von Frauen an der gesamten Vollzugspopulation – wissenschaftlich lange vernachlässigte Thematik auf, die erst in letzter Zeit verstärkte Beachtung² findet. Gleichwohl ist der Nachholbedarf gegenüber der männlichen Vollzugspopulation, den Haverkamp hier ein Stück weit aufzuarbeiten sucht, nach wie vor immens. Indem sie die EPR als Bewertungsmaßstab in die Betrachtung mit einbezieht, knüpft sie erfreulicherweise an die wachsende Notwendigkeit an, internationale Vorgaben an die Vollzugsgestaltung stärker in Gesetzgebung und Rechtspraxis zu berücksichtigen und umzusetzen. Wegweisend in dieser Hinsicht ist vor allem die neuere Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, das Grundrechtsverletzungen auch ausdrücklich darin möglich sieht, „internationale Standards [...] in Richtlinien und Empfehlungen [...] von Organen des Europarates“ nicht hinreichend zu berücksichtigen.³ National (bislang) nicht einklagbares *soft law* von der internationalen Ebene entwickelt sich somit hin zu einer subjektiven Rechtsposition und wird folglich für

Vollzugstheoretiker wie -praktiker gleichermaßen (noch) relevanter. Mit ihrer Fokussierung trägt Haverkamp der Tatsache Rechnung, dass seither neben der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte auch die EPR in das Blickfeld der Diskussion gerückt sind.

Haverkamp konzentriert sich in ihren Untersuchungen auf die Besonderheiten des Frauenvollzugs – gerade auch in Hinblick auf Chancen und Probleme bei der Umsetzung des Resozialisierungsgedankens – sowie darauf, wie die EPR im Frauenvollzug zur Anwendung kommen. In diesem Rahmen kontrolliert sie nicht nur, ob das nationale Vollzugsrecht sich an den EPR messen lassen kann, sondern überprüft an ihnen vor allem die Realität in der deutschen Vollzugspraxis. Das Kernstück der Arbeit bildet folgerichtig eine empirische Untersuchung anhand der Gefangenpersonalakten eines Entlassungsjahrgangs und Interviews mit Insassinnen und Personal in zwei Justizvollzugsanstalten, Aichach (Bayern) und Willich II (Nordrhein-Westfalen), allerdings mit einer recht überschaubaren Interviewgruppe von insgesamt 37 Insassinnen und 37 Vollzugsangestellten. Im Vordergrund steht für Haverkamp dabei, ob und wie die Umsetzung des Behandlungsvollzugs als EPR-Leitprinzip gelingt. Zusätzlich hinterfragt sie, ob sogar bei den EPR selbst möglicherweise noch frauenspezifischer Nachholbedarf besteht.

Die Darstellung erfolgt in acht Kapiteln („Teilen“), die von einer kurzen Einleitung und einer gut 40-seitigen Zusammenfassung eingerahm sind. In den einzelnen Kapiteln finden sich zunächst Erläuterungen zu den Bezügen und Auswirkungen der Europäischen Strafvollzugsgrundsätze und zur Kriminalität von Frauen, des Weiteren zu statistischen und kriminologischen Erkenntnissen sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich weiblicher Strafgegener. Nach der Darstellung der verwendeten Untersuchungsme-