



universität
wien

MASTERARBEIT

Titel der wissenschaftlichen Arbeit

Sicher unterwegs durch Wien!

Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden
im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr

Verfasserin

Diana Silvestru, Bakk. phil.

Angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, Oktober 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 066 905

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Soziologie

Betreuer:

Ao. Univ. Prof. Dr. Josef Hörl

**Erklärung zum selbständigen Verfassen und Einhalten
von wissenschaftlichen Standards**

Ich, Diana Silvestru, die Verfasserin der vorliegenden Masterarbeit, versichere, dass ich die Studie mit dem Titel „Sicher unterwegs durch Wien! Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr“ selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Diesen Werken wörtlich oder sinngemäß entnommene Stellen habe ich als solche gekennzeichnet. Darüber hinaus habe ich mich bemüht, sämtliche Inhaber/-innen der Bildrechte ausfindig zu machen und in der Arbeit dementsprechend einzutragen. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

Die Masterarbeit wurde nicht anderweitig als Prüfungsleistung verwendet oder veröffentlicht und wurde meinerseits ohne fremde Hilfe abgefasst.

Ort, Datum: Wien, am _____

Diana Silvestru _____

Name und Unterschrift der Autorin

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich für die Unterstützung bei meiner Masterarbeit herzlichst bedanken. Ein Dankeschön richtet sich an:

Ao. Univ. Prof. Dr. Josef Hörl, wissenschaftlicher Betreuer der Masterarbeit, der mit hilfreichem und pragmatischem Input mein Forschungsvorhaben unterstützt und begleitet hat.

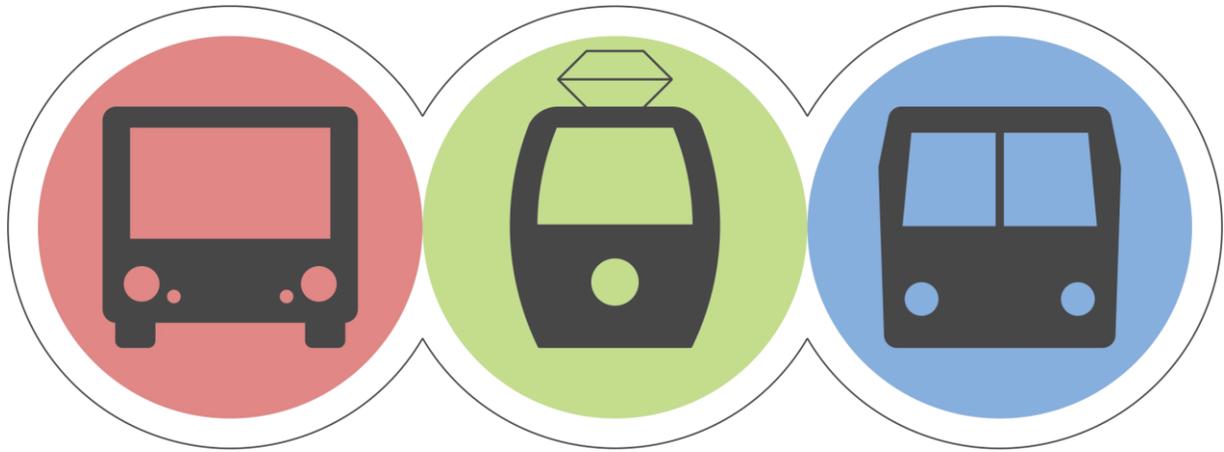
Den Wiener Linien GmbH, und besonders an DI Dr. Markus Ossberger, der jederzeit meine forschungsbezogenen Fragen beantwortet hat und dadurch meine Arbeit begünstigte.

DI Claudiu Silvestru, mein Ehemann, der voller Aufmerksamkeit und Geduld die Textbausteine der Arbeit abschnittsweise gelesen und auf Fehler geprüft hat, und mir auch in anstrengenden Arbeitsstunden ermutigend zur Seite stand.

Meinen Eltern Florentina und Ghunter Cziple, die geduldig und vertrauensvoll mich während meiner gesamten Studienzeit unterstützt haben.

DI Dr. Rosemarie Stangl, Susanne Kindl, Anna Lach-Locki, die wichtige Korrekturtätigkeiten durchgeführt und durch zahlreiche Diskussionen zur Verständlichkeit der Masterarbeit beitrugen.

Ich bedanke mich auch bei allen die Interesse am Thema der Masterarbeit gezeigt haben und durch spannende Gespräche Input lieferten.



Sicher unterwegs durch Wien!

Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden
im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr

Inhaltsverzeichnis

Gliederung der Arbeit	14
1 Einleitung	17
2 ... Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	21
3 ... Empfinden von Sicherheit im ÖPNV.....	25
3.1 ... das Begriffspaar Sicherheit – Unsicherheit.....	25
3.1.1 ... subjektive Sicherheit.....	27
3.1.2 ... objektive Sicherheit.....	27
3.1.3 ... subjektive vs. objektive Sicherheit.....	28
3.1.4 ... Sicherheitsempfinden und Kriminalitätsfurcht.....	30
3.2 ... Theorien zur Entstehung von Unsicherheitsgefühlen und Kriminalitätsfurcht im ÖPNV.....	31
3.2.1 ... Prospect – Refuge – Escape Theorie.....	32
3.2.2 ... Disorder Theorie.....	33
3.2.3 ... Human territorial functioning Theorie.....	36
4 ... Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV.....	39
4.1 ... Faktoren, die das Sicherheitsempfinden im ÖPNV beeinflussen.....	40
4.2 ... Sicherheitsmaßnahmen.....	50
5 ... subjektive Sicherheit im Wiener ÖPNV.....	53
5.1 ... Allgemeines zu den Wiener Linien.....	53
5.2 ... Sicher unterwegs durch Wien!	54
5.2.1 ... Sicherheit im öffentlichen Raum.....	55
5.2.2 ... BEST Studie.....	56
5.2.3 ... INSEC.....	57
5.2.4 ... Urban Audit Bürgerumfrage zum Themenmodul ÖPNV.....	58
5.2.5 ... Sicherheitsbezogene Umfrage der Wiener Linien 2009.....	58
6 ... Forschungsfrage(n) und -hypothesen.....	61
6.1 ... Forschungsfrage(n).....	61
6.2 ... Forschungshypothesen.....	62
7 ... Untersuchungsdesign.....	65
7.1 Grundgesamtheit und Beschreibung der Stichprobe	66
7.2 Fragebogenkonstruktion und Pretest.....	68
7.2.1 ... Konstruktion des Fragebogens.....	68
7.2.2 ... Pretest.....	69

8	... Codierung und Auswertung der Daten.	71
8.1	Gütekriterien der Messung.....	71
8.1.1	<i>Objektivität</i>	72
8.1.2	<i>Reliabilität</i>	72
8.1.3	<i>Validität</i>	75
8.2	Indexbildung.....	76
8.2.1	... <i>Indizes für das allgemeine Sicherheitsempfinden</i>	77
8.2.2	... <i>Index für die Nutzungsfrequenz</i>	78
8.3	Statistische Kenngrößen zur Hypothesenprüfung	78
9	... Erkenntnisse zum Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV.....	83
9.1	... das allgemeine Sicherheitsempfinden der Stichprobe.....	83
9.2	... Untersuchung der Forschungsfragen.....	85
9.2.1	... <i>Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflussen</i>	85
9.2.2	... <i>Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste beim Warten in Haltestellen beeinflussen</i>	88
9.2.3	... <i>weitere Faktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste beeinflussen</i>	91
9.3	... Analyse der geschlossenen Hypothesen.	94
9.3.1	<i>H1</i>	94
9.3.2	<i>H2</i>	97
9.3.3	<i>H3</i>	99
9.3.4	<i>H4</i>	102
9.3.5	<i>H5</i>	104
9.3.6	<i>H6</i>	106
9.3.7	<i>H7</i>	109
9.4	... weitere Ergebnisse zum Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV.....	111
9.4.1	<i>Körperliche Beschwerden als Vermeidungsmotiv im Wiener ÖPNV</i>	112
9.4.2	<i>Negative Erfahrungen als Vermeidungsmotiv im Wiener ÖPNV</i>	113
9.4.3	<i>Sorgen über Verkehrsunfälle und technische Störungen im Wiener ÖPNV</i> ...	114
9.4.4	<i>Informiertheit über den Wiener ÖPNV</i>	115
10	Fazit und Ausblick.....	117
10.1	Fazit.....	118
10.2	Ausblick.....	122
10.2.1	<i>Jugendliche als Frühwarnmechanismus im Wiener ÖPNV</i>	122
10.2.2	<i>Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls im Wiener ÖPNV</i>	123

Literaturverzeichnis	124
Anhang	132
Befragungsunterlage	132
SPSS Variablen zur Befragungsunterlage.....	134
Kritische Werte von Pearsons Chi-Quadrat.....	145
Abstract	147
Zusammenfassung.....	148
Curriculum Vitae.....	150

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
bzw.	beziehungsweise
dt.	deutsch
et al.	et alia (dt. und andere)
f, ff	folgende
GGH	Grundgesamtheit
H	Haltestelle
H1 bis 7	Hypothese 1 bis 7
k. A.	keine Angabe
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
s.	siehe
S.	Seite
Tab.	Tabelle
u. a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
VK	Verkehrsmittel
WL	Wiener Linien
z.B.	zum Beispiel
zit. n.	zitiert nach

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Einflussfaktoren auf das Nutzungsverhalten im ÖPNV	22
Tab. 2: Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV und das Umfeld, wo ihnen Wichtigkeit zugeschrieben wird	41
Tab. 3: Faktorenauszählung nach dem Ort der Wirkung	47
Tab. 4: Faktorenauszählung nach den „Einfluss“-Pfeilen	47
Tab. 5: Allgemeine Daten zu den Wiener Linien, Stand 2011	53
Tab. 6: Darstellung der BEST-Studien Frage zum “Personal Security and Safety” im ÖPNV in Wien: partially/fully agree (für 2002 bis 2010)	56
Tab. 7: Verteilung der Grundgesamtheit aufgrund von Eigenberechnungen nach dem Wiener Bevölkerungsstand 2011	66
Tab. 8: Verteilung der Stichprobe	67
Tab. 9: Demografische Beschreibung der Stichprobe	67
Tab. 10: Reliabilitätsstatistik für die Skala zur Einschätzung des Sicherheitsempfindens zu unterschiedliche Tageszeiten	73
Tab.11: Reliabilitätsstatistiken für die Skala zur Messung des Sicherheitsgefühls in Verkehrsmitteln und Haltestellen	74
Tab. 12: Split-half-Reliabilitätstest	75
Tab. 13: Index für das allgemeine Sicherheitsempfinden in öffentliche Verkehrsmittel	77
Tab. 14: Index für das allgemeine Sicherheitsempfinden in Haltestellen	77
Tab. 15: Index für die Nutzungsfrequenz	78
Tab. 16: Auflistung der Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV nach relativen Häufigkeiten in der Antwortkategorie „eher bis sehr unsicher“	90
Tab. 17: Andere bei der Befragung genannte Faktoren, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Wiener ÖPNV negativ beeinflussen	92
Tab. 18: Für die Analyse der H1 eingesetzten Variablen und Zusammenhangsmaße	95
Tab. 19: Für die Analyse der H2 eingesetzten Variablen und Zusammenhangsmaße	97
Tab. 20: Für die Analyse der H3 eingesetzten Variablen und Zusammenhangsmaße	100
Tab. 21: Für die Analyse der H4 eingesetzten Variablen und Zusammenhangsmaße	102
Tab. 22: Für die Analyse der H5 eingesetzten Variablen	104
Tab. 23: Tageszeiten	105
Tab. 24: Für die Analyse der H6 eingesetzten Variablen und Zusammenhangsmaße	107
Tab. 25: Für die Analyse der H7 eingesetzten Variablen	109

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Wahl der Wiener Verkehrsmittel im Jahresvergleich 1993-2011	17
Abb. 2: Wegeketten im ÖPNV	21
Abb. 3: Arten von Incivilities: physisch aktive, passive und soziale Incivilities	34
Abb. 4: Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV	48
Abb. 5: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jahresvergleich 1995-2011	54
Abb. 6: Befragungsorte in Wien	65
Abb. 7: Das allgemeine subjektive Sicherheitsempfinden der Stichprobe	83
Abb. 8: Darstellung der Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflussen	86
Abb. 9: Darstellung der Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste beim Warten in Haltestellen beeinflussen	87
Abb. 10: Ort, wo sich Fahrgäste der Wiener Linien sicherer fühlen, nach Geschlecht	95
Abb. 11: Ort, wo sich Fahrgäste der Wiener Linien sicherer fühlen, nach Altersgruppen	96
Abb. 12: Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens in öffentlichen Verkehrsmitteln und in Haltestellen nach Geschlecht	98
Abb. 13: Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens in öffentlichen Verkehrsmitteln und in Haltestellen nach zwei Alterskategorien	100
Abb. 14: Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens in öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen gegliedert nach Ausbildungsgruppen	103
Abb. 15: Grad des Sicherheitsempfindens im Wiener ÖPNV zu unterschiedlichen Tageszeiten	105
Abb. 16: Grad des Sicherheitsempfindens im Wiener ÖPNV bei unterschiedlicher Nutzungsfrequenz	107
Abb. 17: Das sicherste/unsicherste öffentliche Verkehrsmittel der Wiener Linien	110
Abb. 18: Körperliche Beschwerden als Vermeidungsmotiv	112
Abb. 19: Negative Erfahrungen als Vermeidungsmotiv	113
Abb. 20: Sorgen über Verkehrsunfälle und technische Störungen	114
Abb. 21: Informiertheit über den Wiener ÖPNV	115
Abb. 22: Ergänzende Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV	119



Gliederung der Arbeit

Die Masterarbeit „Sicher unterwegs durch Wien! Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr“ analysiert infolge einer umfangreichen Befragung eine Reihe von Einflüssen auf das individuelle Sicherheitsempfinden der Fahrgäste der Wiener Linien GmbH, die führender Mobilitätsanbieter im Öffentlichen Personennahverkehr Wiens ist. Die Studie beschreibt die subjektive Sicherheitslage in den öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen Wiens im Sommer des Jahres 2012.

Kapitel 1, welches zugleich die Einleitung in die Arbeit ist, präsentiert ihren thematischen Rahmen und die Wichtigkeit, die Problematik der von den Fahrgästen während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefühlten Sicherheit anzusprechen. Das Sicherheitsempfinden keimt im Spannungsfeld zwischen, einerseits, der Notwendigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und, andererseits, der subjektiven Wahrnehmung dieser vonseiten der Fahrgäste auf.

In der vorliegenden Studie fungiert der Öffentliche Personennahverkehr als Hauptszene für das Erleben subjektiver Sicherheit und stellt zugleich den thematischen Inhalt des **2-ten Kapitels** dar. Hier werden der genannte Begriff sowie diverse Einflussfaktoren auf das Nutzungsverhalten der Fahrgäste im Öffentlichen Personennahverkehr beschrieben.

Das Empfinden von Sicherheit, die Beschreibung des Begriffspaares subjektive - objektive Sicherheit und ihr Bezug zur Kriminalitätsfurcht bestimmen das Gedankengut des ersten Teils des **3-ten Kapitels**. Obwohl die Grenzen zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit nicht eindeutig zu definieren sind, stellen die beiden Sinnkomponenten keinen Gegensatzpaar dar, sondern sie runden gemeinsam den gesellschaftlichen Sinn des Begriffs *Sicherheit* ab. Im zweiten Kapitelteil werden Theorien zur Entstehung von Unsicherheit und Ängste im öffentlichen Raum beschrieben, wobei der Schwerpunkt auf die Unsicherheitsgefühle in öffentliche Verkehrsmitteln als Komponente des öffentlichen Raums liegt.

Die Differenziertheit der Gesellschaft, die Tatsache, dass öffentlicher Raum und somit auch öffentliche Verkehrsmittel von unterschiedlichen Personen genutzt werden und dass aus dieser Diversität stille oder ausgelebte Konflikte entstehen können, verweisen auf eine Vielfalt diverser Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Öffentlichen Personennahverkehr. Eine detaillierte Beschreibung dieser Einflussfaktoren und unterschiedlicher eingesetzten Sicherheitsmaßnahmen zur Steigerung der gefühlten Sicherheitslage werden im **4-ten Kapitel** zur Sprache gebracht.

Kapitel 5 lenkt die Aufmerksamkeit des Lesers/der Leserin auf die subjektive Sicherheitslage im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr hin und konzentriert sich anfänglich auf einen informativen Überblick über die Wiener Linien GmbH. Die bis dato in Wien vertretene These, dass die Stadt in Punkto Sicherheitsempfinden im Öffentlichen Personennahverkehr ein hohes bis sehr hohes Niveau aufweist, wird anhand einer Reihe von sicherheitsbezogenen Studien und Bürger/-innenbefragungen belegt.

Dennoch stellt sich die Frage, wie sich das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste der Wiener Linien im Jahr 2012 deuten lässt und welche Faktoren sind es, die dieses Sicherheitsempfinden beeinflussen? Das **6-te Kapitel** der Arbeit widmet sich der Formulierung von Forschungsfragen und -hypothesen zur Wiener subjektiven Sicherheitslage in den öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen im Sommer des Jahres 2012.

Da die Empfindung von Sicherheit ausschließlich latent ist, werden im **Kapitel 7** die grundlegenden Überlegungen zur Messung des Konzepts, sprich das Design der Methode, die zur Datenerhebung herangezogen wurde, die Beschreibung der Grundgesamtheit und der Stichprobe, die Konstruktion und das Pretesten der Befragungsunterlage dargestellt.

Das anschließende **Kapitel 8** konzentriert sich auf die Codierung der Fragebatterien und Items sowie die Darstellung von Gütekriterien der Messung, die Bildung von Indizes und die Betrachtung der Zusammenhangsmaße die zwecks der Hypothesenprüfung herangezogen wurden.

Das **9-te Kapitel** präsentiert die Analyse der allgemeinen Sicherheitslage der Stichprobe, die Prüfung der Hypothesen und die Darstellung anderer Auswertungsergebnisse aus der Fahrgastbefragung zum subjektiven Sicherheitsempfinden im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr.

Die Grundgedanken des **10-ten und letzten Kapitels** fokussieren auf das Fazit der Arbeit und auf dem Blick in die Zukunft zum Thema Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens in den Wiener öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen.

Das **Literaturverzeichnis** und diverse **ergänzende Anhänge** bilden den Inhalt des abschließenden wissenschaftlichen Parts der vorliegenden Arbeit.

Die Studie „Sicher unterwegs durch Wien! Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr“ schließt an umfangreiche Erkenntnisse und praktische Erfahrungen aus mehreren Jahrzehnten der Verkehrs-, Sicherheits- und Mobilitätsforschung an. Angesichts der Tatsache, dass es zu diesem Zeitpunkt keine aktuellen Studien oder Berichte über das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste der Wiener Linien für die Zeitspanne 2012 gibt, füllt die Arbeit eine Forschungslücke und stellt eine Bereicherung für die Forschungslandschaft zum Thema Sicherheit und subjektives Sicherheitsempfinden, für die Stadt Wien und für die Wiener Linien dar.



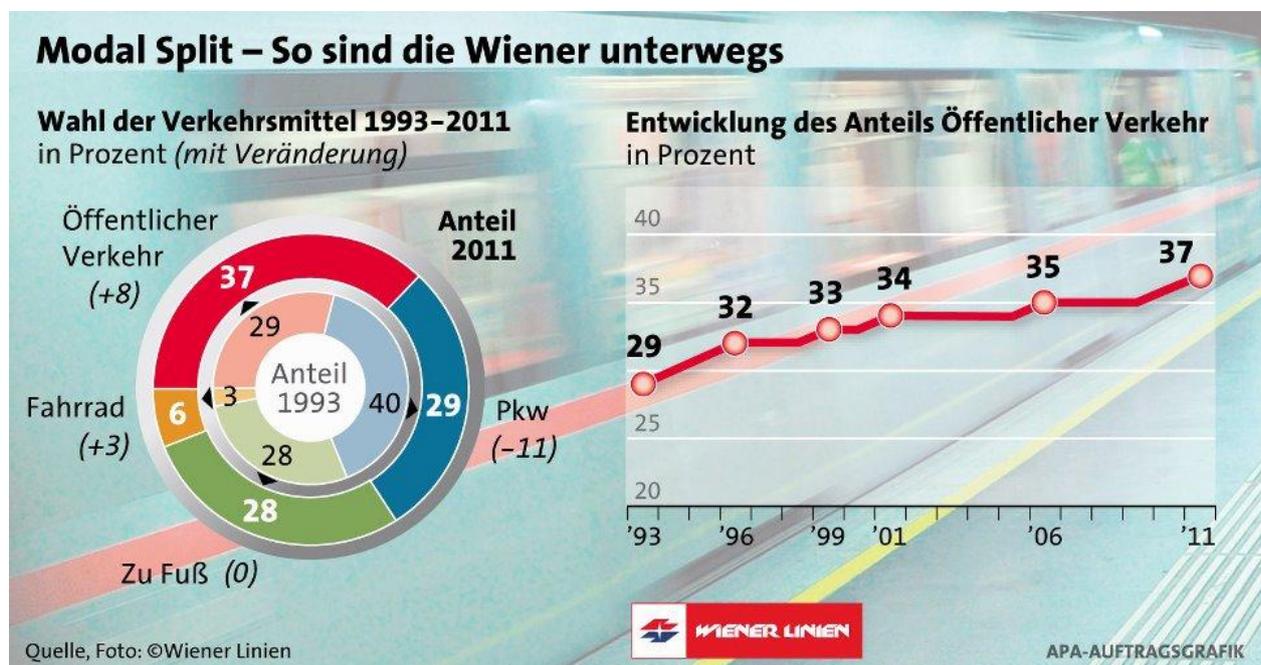
1 Einleitung

Die Nutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel ist Alltag der modernen Gesellschaft, vor allem auch deshalb, weil Busse, Straßenbahnen oder U-Bahnen sowohl in Klein- als auch in Großstädten, im Vergleich zum PKW-Verkehr, oft schneller und umweltfreundlicher unterwegs sind.

Wien, die Hauptstadt Österreichs ist zugleich auch die größte Stadt mit dem vielfältigsten Verkehrsleben im Land. Den über 1,7 Millionen Einwohner/-innen der Stadt¹ und ihren zahlreichen Pendler/-innen und Tourist/-innen stehen im Öffentlichen Personennahverkehr (nachstehend „ÖPNV“ genannt) Straßenbahnen, Busse, die U-Bahn, die S-Bahn, der City Airport Train und verschiedene Regionalbahnen zur Verfügung.

Laut Statistiken zum *Modal Split*² in österreichischen Medienberichten (vgl. Heute 2011; Kronen Zeitung 2011; ORF 2012) wurden in Wien im Jahr 2011 bereits 37 Prozent aller Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, währenddessen, wie in der Abbildung 1 vergleichsmäßig dargestellt, nur mehr 29 Prozent der gesamten Wege mit dem Auto zurückgelegt wurden.

Abb. 1: Wahl der Wiener Verkehrsmittel im Jahresvergleich 1993-2011 (Wiener Linien 2012)



¹ Laut der offiziellen Homepage der Stadt Wien, Anzahl der angemeldeten Einwohner/-innen Wiens am 1. Jänner 2011, online in Internet: URL: <http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/> [10.01.2012]

² In der Verkehrsstatistik wird mit *Modal Split* die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, als Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen, bezeichnet.

Insgesamt wurden im Jahr 2011 71 Prozent der Alltagswege in Wien mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt. Die wichtigsten Gründe dafür sind

- einerseits das verbesserte Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel und die Tatsache, dass die Treibstoffpreise in den letzten Jahren rasant gestiegen sind und
- andererseits der ansteigende Trend zum Radfahren und die preisgünstige Nutzung von Citybikes.

Jedoch bleibt ersichtlich, dass für die Einwohner/-innen Wiens und die externen Stadtbesucher/-innen der öffentliche Verkehr den wichtigsten Mobilitätsträger und zugleich das präsenteste Verkehrsmedium darstellt, in welchem die Fahrgäste auf ihren Stadtreisen Sicherheit, Wohlbefinden und Zufriedenheit erleben.

Die Wiener Linien GmbH & Co KG, mit mehr als 120 Linien und mehr als 875 Millionen Fahrgäste pro Jahr (vgl. ORF 2012), ist der führende Mobilitätsanbieter im Öffentlichen Personennahverkehr Wiens. Über der stadteigenen Wiener Linien GmbH hinaus, die die U-Bahn-, Straßenbahn- und die Stadtbus-Linien betreibt, fungiert die bundeseigene ÖBB (Österreichische Bundesbahnen), die S-Bahn- und Regionalbahn-Linien mobilisiert und bewirtschaftet, als zweitwichtigstes ÖPNV-Unternehmen in Wien.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wirft aber auch die Frage der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste in den jeweiligen Verkehrsmitteln und in den Warteräumen oder den Haltestellen auf. Zahlreiche Studien auf diesem Forschungsgebiet³ zeigen, dass die subjektive Unsicherheit bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht nur die Attraktivität des ÖPNV-Systems aus der Sicht der Fahrgäste beeinträchtigt, sondern auch unter anderem zu beschränkter Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder sogar zum totalen Fahrtverzicht (mit öffentliche Verkehrsmittel) führen kann. Darauf basierende Folgen wirken sich auf die Verkehrsunternehmen unter anderem in Form von Einnahmeverlusten und negativen Schlagzeilen aus.

SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Straßenbahnen), ein in Deutschland in der Zeitspanne 2003-2005 durchgeführtes Projekt mit dem Ziel, die Gründe der Unsicherheit bei der ÖPNV-Nutzung und erfolgsversprechende Vermeidungsstrategien zu erforschen, beleuchtet mit folgendem Argument die Wichtigkeit der Ermittlung der subjektiven Sicherheitslage im ÖPNV:

³ Vgl. Alm/Lindberg 2000; Flade et al. 2004; Rölle 2004a; Rölle 2004b; Flade/Rölle 2004; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009; Schlüter et al. 2010; Seebauer 2011

„Die subjektiven Sicherheitslagebilder stellen für die Verkehrsunternehmen eine Ergänzung zu den objektiven Sicherheitslagebildern dar, denn die subjektive Unsicherheit bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann die Attraktivität des ÖPNV-Systems beeinträchtigen. Unsicherheitsgefühle bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel können zu Fahrtverzicht und damit zu Einnahmeverlusten bei den Verkehrsunternehmen führen. [...] Für die Planung und Implementation von sicherheitsfördernden Maßnahmen im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs können Sicherheitslagebilder von großem Nutzen sein. Mit ihrer Hilfe können nicht nur die neuralgischen Punkte (die *hot spots of fear*) erkannt werden, gefragt nach den Ursachen bieten sie zugleich die Möglichkeit, die Wahl der geeignetsten Maßnahmen zu bestimmen.“ (Flade/Lohmann/Rölle 2004: 19)

Sicherheitsprobleme im ÖPNV sind gleichzeitig auch Großstadtphänomene, demzufolge ist die Verbesserung der Sicherheitslage im Öffentlichen Personennahverkehr für die Bundesregierung, auf Makroebene, in demselben Maße wie für die aktiven Mobilitätsträger und -anbieter, auf städtischer Mikroebene, ein wichtiges Diskussions- und Verhandlungsthema. Aus dem Österreichischen Strategiebericht zum Bundesfinanzrahmengesetz 2011 – 2014 (vgl. BMF 2010) geht unter dem Punkt Verkehr, Innovation und Technologie hervor, dass sich budget- und wirtschaftspolitische Zielsetzungen unter anderem auch der Hebung der nationalen Verkehrssicherheit widmen. Das Forcieren des Öffentlichen Verkehrs unter dem Gesichtspunkt der Klimapolitik, die „leistungsfähige, sichere sowie ökologisch nachhaltige Sicherung der Mobilität (insbesondere auch im Öffentlichen Verkehr)“ ebenso wie die österreichweite „Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Nahverkehrs“ stellen im Strategiebericht 2011 – 2014 (BMF 2010: 56) klare Ziele setzungen bis zum Jahr 2014 dar.

Die Selbstverständlichkeit mit der man über den Öffentlichen Personennahverkehr und die damit verbundenen Problempunkte diskutiert, setzt das Wissen über die genaue Bedeutung des Begriffs „ÖPNV“ und das Themengebiet, in dem es sich entwickelt hat, voraus. Das Bedürfnis und die Notwendigkeit des Menschen sich immer zeitsparender von einem Standpunkt zum anderen zu bewegen (vgl. Reinhardt 2012: 178), sei es aus privaten oder beruflichen Gründen, dient als Wiege seiner Mobilität und dem darauffolgenden Auf- und Ausbau des Verkehrsnetzes. Im Springer Gabler Wirtschaftslexikon (2012a) wird unter dem Terminus...



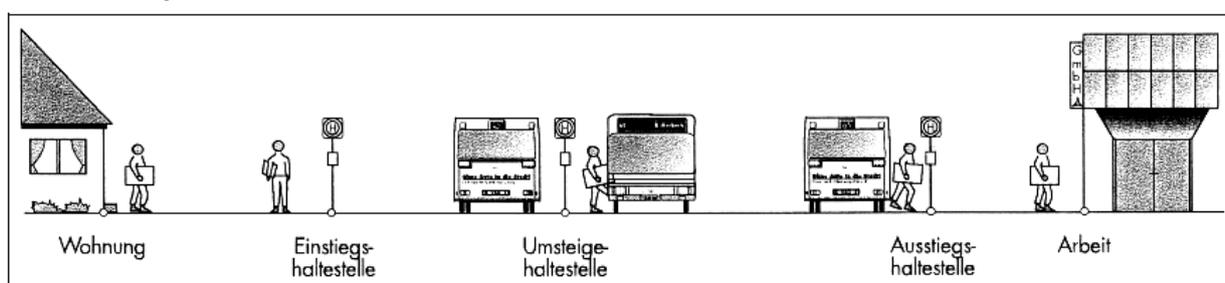
2 ... Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)...

... „der räumliche Bereich zur Beförderung von Personen im Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und sonstigen alltäglichen Verkehr mit Fahrzeugen des Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrs (Fähren) im Linienverkehr“ (Springer Gabler Wirtschaftslexikon 2012a) bezeichnet. Der Linienverkehr wird wiederum als die regelmäßige und zeitlich geplante „Verkehrsverbindung zwischen einem bestimmten Ausgangs- und Endpunkt zur Beförderung von Personen oder Gütern“ (Springer Gabler Wirtschaftslexikon 2012b) definiert. Unter Berücksichtigung dieser Definitionen, werden Citybikes, und ihre regelmäßige Nutzung exklusiv zu Mobilitätszwecken und folglich nicht zum ÖPNV gezählt.

Der ÖPNV wird von kommunalen, regionalen, gemischtwirtschaftlichen oder privaten Unternehmen durchgeführt, die den Fahrgästen die Nutzung von Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen, Bussen sowie auch Fähren und den dazugehörigen Haltestellen zu Verfügung stellen.

Der Weg des Fahrgasts ist bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in mehrere Abschnitte eingeteilt. Er startet beim Wohnort, richtet sich an der Einstiegshaltestelle, durchquert Umsteigestationen um schließlich bei der Ausstiegshaltestelle des Reiseziels ein Ende zu finden. Abbildung 2 stellt diesen Verlauf grafisch dar:

Abb. 2: Wegekette im ÖPNV (Axthelm 2005: 9)



Die diversen Motive, die Fahrgäste bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel haben, führen zu ihrem Nutzungsverhalten im ÖPNV. Das Nutzungsverhalten bildet sich aus Komponenten wie

- die Wahl des Verkehrsmittels, ob U-Bahn, Straßenbahn, Bus etc.,
- die Uhrzeit der Nutzung sowie auch
- die Nutzungsfrequenz.

Zusätzlich wird auch das Nutzungsverhalten von etlichen Faktoren beeinflusst. Sebastian Seebauer (2011) beschreibt in seiner Dissertation zum individuellen Mobilitätsverhalten im ÖPNV in Großstädten u. a. eine Reihe von Kriterien, die die Wahl der Fahrgäste, beim Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und das Nutzungsverhalten der Fahrgäste beeinflussen.

In der Tabelle 1 werden diese Faktoren aufgelistet:

Tab. 1: Einflussfaktoren auf das Nutzungsverhalten im ÖPNV (nach Seebauer 2011)

Faktor	Beschreibung
Geldkosten	Gründe finanzieller Art stellen in der vorliegenden Aufzählung einen wesentlichen Punkt dar, vor allem weil viele der Verkehrsteilnehmer/-innen von ihrer Einkommenssituation beeinflusst sind und so Verkehrsmittel auswählen, die für sie den größten Nutzen für den geringsten Preis erzielen
Zeitkosten	Infolge der individuellen Untersuchung des Faktors Zeit – welcher, ähnlich wie Geld, eine objektiv bestimmbare und beschränkt zu Verfügung stehende Ressource darstellt – entscheiden Fahrgäste welches oder ob überhaupt ein öffentliches Verkehrsmittel für ihren Weg das geeignetste ist.
Bequemlichkeit	Bequem unterwegs zu sein, kein Gedränge oder Lärm, zeitliche und räumliche Flexibilität usw. sind Kriterien, die bei Fahrgästen, abgesehen von den Faktoren Geld und Zeit, ein hohes Gewicht bei der Wahl, auf öffentliche Verkehrsmitteln umzusteigen, haben.
Sicherheit	Die Unsicherheit und das Gefühl, sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln und den Stationen bedroht und gehemmt zu fühlen, beeinflussen das Nutzungsverhalten der bestehenden und potenziellen Fahrgäste
Umweltbewusstsein	Begründet durch die weltweite Klima-Debatte und das damit verbundene Selbstwertverhältnis des Menschen umweltbewusst zu agieren, wurde dieses Kriterium ein wichtiger Faktor und beeinflusst die immer stetig ansteigende Wahl, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.
Gewohnheiten	Menschen entwickeln bewusst oder unbewusst Gewohnheiten, die ihr Leben genauso stark definieren, wie ihr Verhalten bei der Wahl öffentlicher Verkehrsmittel: „hat sich ein Verkehrsmittel auf einem bestimmten Weg wiederholt bewährt, so wird diese Wahl beibehalten und zusehends weniger hinterfragt.“ (Seebauer 2011: 39)
Wissen	Wichtige Einflussfaktoren wie: Informationen über Vor- und Nachteile verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel und das damit verbundene umweltrelevante Problem-, Wirksamkeits-, Fakten-, Erfahrungs- und Handlungswissen, beeinträchtigen die individuelle Wahlentscheidung eines Fahrgastes im ÖPNV.
Soziale Normen	Umweltbewusstsein, als soziale Norm, oder beispielsweise die Tatsache, dass auch andere Schulkolleg/-innen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, beeinflussen Jugendliche diese öfters zu nutzen. Anzumerken ist jedoch, dass soziale Normen einen eher geringen Einfluss auf das Nutzungsverhalten der Fahrgäste im ÖPNV haben.

Angebote	Der Einflussfaktor „Angebote“ umfasst „Rahmenbedingungen und Mobilitätsangebote der individuellen Verkehrssituation, welche die Verhaltensmöglichkeiten einer Person bis hin zu Mobilitätswängen einschränken“ (Seebauer 2011: 62) (z.B. das Bestehen oder Nicht Bestehen einer ÖPNV-Infrastruktur in der Nähe des Wohnsitzes). Diese werden durch technisch-organisatorische Maßnahmen geschaffen.
Infrastruktur/ Fahrtenzeiten	Die Entscheidung auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen ist auch davon beeinflusst, ob das öffentliche Verkehrsnetz eine befriedigende Dichte, favorable Umsteigemöglichkeiten oder passende Fahrtenzeiten (z.B. Nachtlinien) bietet, so dass eine flüssige Mobilität der Fahrgäste im Vordergrund steht.
Demografische Merkmale	Abhängig vom Alter, Geschlecht, Einkommen, Bildung, Wohnort oder sogar gesundheitlicher Zustand usw. entscheiden Personen ob sie für bestimmte Wege „öffentlich“ fahren oder nicht.

Die genannten Faktoren, wie Geld- und Zeitkosten, ein gut ausgebautes Verkehrsnetz, Reisekomfort oder Umweltbewusstsein haben diverse Auswirkungen auf das Nutzungsverhalten der Fahrgäste. Der Faktor Sicherheit, auf dem der Fokus dieser Arbeit liegt, spiegelt sich deutlich sowohl im Verhalten der Fahrgäste als auch im Arbeitsklima der Angestellten des Verkehrsanbieters wider. Seltene Nutzung der öffentlichen Fahrgelegenheiten und die damit verbundenen geringeren finanziellen Einnahmen des Verkehrsanbieters sind eine der wichtigsten Folgen der Nutzungsreduktion (vgl. Forsblom 2006: 7; Seebauer 2011). Der negative Einfluss der Unsicherheit im Kreise der ÖPNV-Angestellten kann sich durch den Wechsel der Arbeitsaufgaben, -schichten und sogar des Arbeitsplatzes manifestieren. Des Weiteren erklärt Forsblom (vgl. 2006: 7) in diesem Zusammenhang, dass die Unsicherheit als Ganzes den öffentlichen Verkehrsanbietern jedes Jahr erhebliche Schäden in Form von höheren Kosten und Umsatzeinbußen bringt.

Bemerkung! Im Hinblick auf verschiedene Sicherheitsaspekte im Wiener ÖPNV, konzentriert sich die vorliegende Arbeit auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste in Haltestellen und die tatsächliche Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien (Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen). Längere Reiseabschnitte, die zu Fuß zurückgelegt werden, um das Reiseziel zu erreichen, sowie Gründe für das Mobilitätsverhalten und die Beeinflussung dieser, werden hierbei nur tangential oder nur in Verbindung mit Aspekte der persönlichen Sicherheit untersucht und sind demzufolge kein Forschungsschwerpunkt dieser Studie. Der Kern der Arbeit stellt das...



3 ... Empfinden von Sicherheit im ÖPNV...

... und die Faktoren, die diese beeinflussen, dar.

Internationale Studien⁴ und Projekte (wie z.B. SuSi-PLUS) unterstreichen die Tatsache, dass die Einstellungen zur Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln sehr heterogen und abhängig von unterschiedlichen Fahrzeiten, verschiedenen Reiseabschnitten oder von anderen mitfahrenden Gruppen von Fahrgästen sind. Kriminalitätsfurcht und Ängste wirken sich wie folgt auf das Nutzungsverhalten der Fahrgäste aus: bestimmte Fahrzeiten werden vermieden (z.B. Reduktion der Nutzung nach Einbruch der Dunkelheit), man bleibt von bestimmten Stationen oder Anfahrtsorten fern, wählt vorsichtig das Verkehrsmittel für eine gewisse Strecke aus und nimmt sogar längere, aber dafür sicherere Fahrzeiten in Kauf. Die gefühlte Unsicherheit im ÖPNV kann die Handlung von Personen so weit beeinflussen, dass diese total auf die Nutzung von U-Bahnen, Bussen und Straßenbahnen verzichten. (vgl. Forsblom 2006)

Was ist aber mit dem eigentlich sehr abstrakten Begriff der „Sicherheit“ oder „Unsicherheit“ gemeint? Wie weit geht „sicher“? Ist „sicher“ für alle gleich „sicher“? Wo liegt die Grenze zwischen „sicher“ und „unsicher“? Inwieweit ist (Un-)Sicherheit ein subjektives Gefühl oder ein objektiv messbarer Zustand?

Um Fragen dieser Art auf dem Grund zu gehen, braucht man allererst eine umfassendere Erklärung für ...

3.1 ... das Begriffspaar Sicherheit – Unsicherheit.

Der deutsche Begriff *Sicherheit*, abgeleitet aus dem lateinischen Vokabel *sēcūritās*, geht einerseits auf *sēcūrus* oder „sorglos“ zurück, findet aber seine ursprüngliche Abstammung in der lateinischen Wortzusammensetzung *sēd* „ohne“ und *cūra* „(Für-)Sorge“, sprich ohne Sorge – „sorglos“. (vgl. Anter 2009: 16) Andererseits deutet der allgemeine Sprachgebrauch des Begriffs Sicherheit auf eine Vielfalt unterschiedlicher Bedeutungen, die sich im Kontext historischer Entwicklungsstadien und begrifflichen Konjunkturen (vgl. Anter 2009: 19) herausgebildet haben und „die aus verschiedenen geschichtlichen Phänomenen stammen und immer im Zusammenhang mit den jeweils gegebenen gesellschaftlichen und kulturellen Bedingungen stehen, die die jeweiligen Ausprägungen bestimmen.“ (Ruhne 2003: 36)

Heutige Verhaltensbiologen und Sozialpsychologen deuten den Wunsch und das Verlangen nach Sicherheit als eine anthropologische Konstante, eine menschliche Grundgegebenheit, die sogar der Freiheit des Menschen und seinem Handeln unterschiedlichster Art innewohnt. (vgl. Anter 2009: 18) Dennoch stellen die gefühlten und tatsächlich bestehenden

⁴ Vgl. Alm/Lindberg 2000; Flade et al. 2004; Rölle 2004a; Rölle 2004b; Flade/Rölle 2004; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009; Schlüter et al. 2010; Seebauer 2011

Unsicherheiten die innere Regung dar, welche gesellschaftliche, ökonomische, politische, technische Entwicklung vorantreibt. Demnach sei „[...] eine Gesellschaft [...] nur in dem Maße entwicklungsfähig, wie sie ein entsprechendes Unsicherheitsniveau bereithalte“. (Anter 2009: 18)

Sowohl das Wahrnehmen, die Strategien für die „Herstellung“ von Sicherheit als auch die gefühlten Unsicherheiten sind kulturell verankert, gesellschaftlich bestimmt und tragen zur ökonomisch-technischen Entwicklung bei.

Die Bedeutung der Begriffe Sicherheit-Unsicherheit – die als kulturell bedingte gesellschaftliche Konstruktionen soziales Handeln ermöglichen (vgl. Luhmann 1990; Jerković/Siedschlag 2010) – ist einerseits in den ursprünglichen Leitgedanken der „Sorgelosigkeit“ – *sēcūrus*: „ohne Sorge“ – und andererseits in die Idee des „Schutzes vor Gefahren“ verankert. (vgl. Ruhne 2003: 36f) Weiters geht Ruhne (vgl. 2003: 37) davon aus, dass Sicherheit sowohl eine „subjektive“ Konnotation, als *gefühltes Sicherheitsempfinden*, wie auch einen „objektiven“ Sinngehalt, als *Einschätzung von objektiven Gefahren*, hat. Ruhne (2003: 37) resümiert an dieser Stelle:

„Deutlich wird hier, dass Sicherheit sowohl eine subjektive Bedeutung des Sich-geborgen-Fühlens hat als auch einen objektiv bestimmten und definierten Zustand des Geschützt-Werdens bzw. Geschützt-Seins ausdrückt“.

Die englische Sprache beleuchtet klarer die Differenzen zwischen den verschiedenen Bedeutungen des Terminus Sicherheit. Hier werden zwei, ferner betrachtet, sogar drei Begriffe für etliche kontextuelle Sicherheitsfacetten benutzt: *Security*, *Safety* und *Certainty*. Die Bezeichnung *Security*, oft verstanden und sprachlich benutzt als körperliche Unversehrtheit, differenziert sich vom Terminus *Safety* insoweit, als *Safety* die Sicherheit vor existenziellen Risiken beschreibt. *Certainty* hingegen steht für die Sicherheit und „[...] Gewissheit, dass die Dinge in der Zukunft so bleiben werden, wie wir sie kennen“. (Kreissl 2007: 3)

Der Begriff Sicherheit im Rahmenfeld des ÖPNV konzentriert sich auf zwei Aspekte: zum einen die betrieblich-technische Sicherheit und zum anderen die persönliche Sicherheit. (vgl. Axthelm 2005) Die betrieblich-technische Sicherheit ist aus dem Blickwinkel *des Geschützt-Werdens* und der technischen Gewährleistung von Schutz zu betrachten. Sie „betrifft die Fahrzeuge und den Betrieb und beschreibt den Zustand einer störungsfreien und gefahrenfreien Funktion“ (Axthelm 2005: 4) des ÖPNV. Diesem Bereich der Sicherheit wird in dieser Arbeit weniger Aufmerksamkeit geschenkt.

Der Fokus liegt vielmehr auf der Beschreibung der persönlichen Sicherheit, die die Komponente *des Sich-geborgen-Fühlens* inne trägt. Carolin Axthelm (2005: 4) bezeichnet

als persönliche Sicherheit im ÖPNV den Bereich, der „ [...] die Fahrgäste und das Personal in Bezug auf tätliche Angriffe auf Leben, Gesundheit und Eigentum aber auch in Bezug auf Belästigungen betrifft“. Des Weiteren setzt Axthelm (vgl. 2005: 4) die persönliche Sicherheit mit subjektivem Sicherheitsgefühl und objektiver Sicherheit in Verbindung und betrachtet dabei den zuletzt genannten Zustand als wesentlichen Einflussfaktor auf die subjektive Sicherheit.

Kleinschmidt et al. (2009: 8) definiert die...

3.1.1 ... subjektive Sicherheit...

... als „ein individuell empfundenes Sicherheitsgefühl, das durch Einschätzungen und Wahrnehmungen des Einzelnen begründet ist.“

Das *Sich-sicher-und-geborgen-Fühlen* wird, jenseits anderer persönlicher Faktoren wie Alter oder Geschlecht, auch durch das Umfeld und die Gestaltung des öffentlichen Raumes und der öffentlichen Verkehrsmitteln bestimmt. Wie jede subjektiv empfundene Emotion, kann sich auch die (Un-)Sicherheit mit unterschiedlicher Intensität manifestieren – denn Verunsicherungen werden von Menschen unterschiedlich wahrgenommen. Fahrgäste im ÖPNV können sich vollkommen oder nur einigermaßen (un-)sicher fühlen, lediglich Irritationen oder Verunsicherungen spüren, (extreme) Angst empfinden (vgl. Rölle 2000b) oder unter Umständen sogar panisch reagieren. Was für die einen nur unangenehm ist, kann für andere schon belästigend sein oder wo sich die eine unsicher fühlt, fühlt sich ein anderer nur gestört (vgl. Miko et al. 2010).

Eine wichtige Rolle, im Kontext der subjektiven Sicherheit, spielen persönliche Erfahrungen, die individuelle Wahrnehmung, sozioökonomische Lebensumstände Erwartungen und persönliche Bewusstseinskomponenten, die das „sichere Wissen“ um bestehende und angenommene Sachverhalte steuern. (vgl. Ruhne 2003: 38f; Edelbacher 2010: 154)

Im Gegensatz zum „gefühlsgeladenen“ Sinn des Sicherheitsbegriffs steht die...

3.1.2 ... objektive Sicherheit...

..., die als technische und organisationale Veranlassung für die Gewährleistung von Sicherheitsmaßnahmen definiert wird.

Laut dem Sicherheits-Jahrbuch 2009-2010 (2010: 469) wird unter (objektiver) Sicherheit derjenige Zustand verstanden,

- „[...] der vorliegt, wenn bestimmte Gefahren, die einem definierten Bezugszustand drohen, beseitigt sind,
- der für dieses System durch umfassende, auf das System abgestimmte Maßnahmen der Sicherung erreicht wird.“

Der Begriff der objektiven Sicherheitslage ist immer mit einem direkten und ihr zugrundeliegenden Bedrohungsbild verknüpft und hat die Prävention und Abwehr von Gefahren als Ziel. (vgl. Edelbacher 2010: 152)

Im Hinblick auf die Tatsache, dass es keine absolute Sicherheit gibt (vgl. Edelbacher 2010: 152) und unter absolutistischer Maxime auch in der Zukunft nicht geben kann (vgl. Voigt 2009: 35), stellt Ruhne (2003: 39), sich auf Franz-Xaver Kaufmann (1973: 149) beziehend, jedoch fest, dass der gesellschaftliche Sinn des Begriffs *Sicherheit* sich auf seine beiden Sinnkomponenten bezieht. Allein die Abwesenheit von Gefahren stellt kein subjektives Sicherheitsempfinden voraus, solange die individuelle Wahrnehmung das Kriterium der tatsächlichen Gefahrenlosigkeit erkennt.

Die Existenz des Spannungsverhältnisses von...

3.1.3 ... subjektive vs. objektive Sicherheit...

... und die Tatsache, dass die gefühlte Sicherheit und die objektive Sicherheitslage, sprich die reale Anzahl der ordnungswidrigen Vorkommnisse, nicht immer und bei jedem/jeder übereinstimmen, sind Erkenntnisse, die sich oft aus urbanen und verkehrsbezogenen Studien⁵ herauskristallisiert haben.

Die Diskrepanz zwischen der objektiven Sicherheitslage und dem subjektivem Sicherheitsgefühl beruht weniger auf objektiv entstehenden und wachsenden Risiken, vielmehr aber auf einer empfundenen Unsicherheit, auf einem subjektiven Verlangen nach Sicherheit.

Das Sicherheitsverlangen der Menschen liegt einerseits (als Grundbedürfnis) in ihrer Natur, steigt aber andererseits ganz unabhängig von der tatsächlichen Gefahrenlage und wird umso ausgeprägter, „je gesicherter die Bedingungen ihrer Existenz sind“. (Anter 2009: 18)

In einem Interview u. a. zum allgemeinen Sicherheitsempfinden in Wien (vgl. Der Standard 2011), erklärt der Wiener Soziologe Dr. Reinhard Kreissl ein weiteres Mal, dass das Sicherheitsgefühl wenig mit der tatsächlichen Sicherheitslage zu tun hat. Vergleicht man, Kreissl zufolge, über einen längeren Zeitraum Umfragen zum subjektiven Sicherheitsgefühl mit politischen Initiativen und Kriminalitätsstatistiken, erkennt man, dass politische Kampagnen, mediale Berichterstattung und das subjektive Gefühl immer gleich schwingen. Der Wiener Soziologe sieht das subjektive Sicherheitsempfinden als eine Funktion der medialen Vermittlung, wobei die reale Kriminalitätsbelastung unabhängig davon verläuft. (vgl. Der Standard 2011)

⁵ Vgl. Alm/Lindberg 2000; Flade et al. 2004; Rölle 2004a; Rölle 2004b; Flade/Rölle 2004; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009; Jerković/Siedschlag 2010; Schlüter et al. 2010; Seebauer 2011

Dementsprechend haben Medien einen entscheidenden Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden, denn Menschen bewerten Risiken nicht aufgrund von mathematischen Risikoberechnungen, sondern lassen sich vielmehr von Medienberichten über negative Ereignisse beeinflussen. (vgl. Alm/Lindberg 2000) Die in den Zeitungen enthaltenen Informationen oder über TV-Berichte übermittelten Nachrichten/Sendungen über Unfälle und Verbrechen im ÖPNV tragen zu einem erhöhten Unsicherheitsgefühl der ÖPNV-Fahrgäste bei. Konsument/-innen von Medienberichten über Gewalttaten in den unterschiedlichen Verkehrsmitteln im ÖPNV weisen ein höheres Unsicherheitsgefühl auf, als Personen, die über keine Informationen dieser Art verfügen. (vgl. Alm/Lindberg 2000)

* * *

In seinem Forschungsbericht „Kriminalitätsfurcht und subjektives Sicherheitsempfinden – einleitende Erkenntnisse“ zeigt Maik Dost (2003: 26) unter Berufung auf Reuband (1995), dass die Kriminalitätsfurcht, analog zum Sicherheitsempfinden, „nicht unbedingt mit der objektiven Kriminalitätsbedrohung einhergehen und sie schon gar nicht mit der Kriminalitätsbelastung übereinstimmen“ muss. So wird zum Beispiel die Benutzung einer Parkanlage als gefährlich empfunden, tatsächlich besteht nach polizeilicher Feststellung hierzu kein Anlass (vgl. Dost 2003). Jedoch führt Dost ferner Untersuchungen und Bevölkerungsbefragungen der Polizei an (vgl. Rügemer 1999: 5), die zu dem Schluss gekommen sind, dass die Furcht vor Kriminalität am stärksten bei den Gruppen besteht, die statistisch gesehen am wenigsten von Kriminalität betroffen sind, so besonders bei Frauen und älteren Personen. Diese Erkenntnisse sind durch die Verletzbarkeitsthese begründet, laut der Frauen und ältere Menschen „[...] wegen ihrer größeren Wehrlosigkeit stärker gefährdet sein [...]“ können und deshalb „[...] persönlich verletzbarer sind und eine gewaltsame Opferwerdung deshalb in der Regel als erheblich folgenreicher einschätzen, zumal Frauen in Form der Sexualdelikte weiteren gravierenden Viktimisierungsgefahren ausgesetzt sind“. (Dost 2003: 26 zit. n. Boers 1993: 71f)

Weiters in diesem Kontext weist Forsblom (2006) in seiner Studie explizit darauf hin, dass in den letzten Jahren die Furcht vor Kriminalität und Gewalt im Vergleich zum bestehenden Risiko Opfer von Belästigungen zu werden, gestiegen ist. Eine relevante Erklärung dafür findet sich in der in diesem Zusammenhang angeführten Studie von Maik Dost (2003: 27): „Die körperlichen Beeinträchtigungen [u. a. von Frauen und älteren Personen] führen zu einem verminderten Aufenthalt in der Öffentlichkeit und damit zwar zu einer objektiv niedrigeren Viktimisierungschance, aber eben auch zu einem potentiell geringeren subjektiven Sicherheitsgefühl, dass durch eine Überschätzung der Kriminalitätslage ausgelöst wird“.

Darüber hinaus zeigt sich der gleiche Trend zur Erhöhung der Kriminalitätsfurcht bei Personen die infolge einer Partnerschaftstrennung, Scheidung oder Verwitwen alleine leben (vgl. Dost 2003).

Dadurch, dass sich zwischen der wahrgenommenen, gefühlten subjektiven Sicherheit und der nachweisbaren, objektiven Sicherheitslage im Bereich des ÖPNV ständig eine Differenz herauskristallisiert, stellt die Messung des Sicherheitsempfindens eine große Herausforderung dar. Diese Herausforderung ist umso größer, je größer die sich herauszubildende Differenz zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit wird. An dieser Stelle ist ebenfalls die Parallelität zwischen...

3.1.4 ... Sicherheitsempfinden und Kriminalitätsfurcht...

... zu erwähnen. Zur Einschätzung der objektiven Sicherheitslage im ÖPNV tragen u. a. auch Aspekte der Kriminalität bei, die sich als unterschiedliche Straftaten, wie Fahrgeldhinterziehung (z.B. „Schwarzfahren“), personenbezogene Delikte (z.B. Diebstahl, Beleidigung), Belästigung der Öffentlichkeit (z.B. Drogen- oder Alkoholkonsum) oder Vandalismus (z.B. Zerkratzen und Bemalen von Scheiben) zusammenfassen lassen. (vgl. Axthelm 2005: 10-16) Der Tatsache zufolge, dass diese Ordnungswidrigkeiten verschiedenartige Ängste bei anderen Fahrgästen hervorrufen (z.B. Angst vor Körperverletzungen, Eigentumsverlust), beeinflussen sie in Haltestellen oder Fahrzeugen das subjektive Sicherheitsempfinden der anwesenden „Zeug/-innen“ im negativen Sinne.

Anzumerken ist aber, dass diese Phänomene sich nicht nur im ÖPNV manifestieren – sie sind grundsätzlich im öffentlichen Raum und in jeder (Groß-)Stadt anzutreffen und werden daher auch *Großstadtphänomene* genannt. (vgl. Stadtentwicklung Wien 2012: 105)

Ängste, Opfer von Kriminalität zu werden, sind zugleich Widerspiegelungen des Lebensstils, des Freizeitverhaltens sowie der demografischen Merkmale einer Person. Dieser Standpunkt wurde bereits in den frühen 1970er Jahre in Rahmen des „National Crime Survey Program“ der in den USA durchgeführten Untersuchung zum Ausdruck gebracht. In Hinblick darauf stellte Michael J. Hindelang (1982) eine Reihe von Thesen zum Thema objektiver und subjektiver Sicherheitslage, Viktimisierung und Viktimisierungschancen auf. Seinem Hauptgedanken zufolge, stellen demografische Merkmale und der damit einhergehende Lebensstil und Freizeitverhalten die Basis einer Chance für Viktimisierung dar (vgl. Dost 2003: 27 zit. n. Hindelang 1982: 128). An dieser Stelle werden seine für diese Arbeit relevanten Thesen angeführt:

„These 1: Die Wahrscheinlichkeit, mit der eine Person viktimisiert wird, hängt direkt von der Länge der Zeitspanne ab, die sie in der Öffentlichkeit, das heißt auf Straßen, in Parks usw., verbringt; das gilt besonders für die Abendstunden.

[...]

These 4: Das Viktimisierungsrisiko für eine Person hängt davon ab, in welchem Ausmaß sie demographische Merkmale mit den Tätern gemeinsam hat.

[...]

These 6: Die Wahrscheinlichkeit einer Viktimisierung von Personen, besonders die Wahrscheinlichkeit eines Diebstahls, steigt als eine Funktion des Zeitanteils, den ein Individuum mit Leuten verbringt, die nicht zur Familie gehören.

[...]

These 8: Unterschiedliche Lebensstile führen zu den unterschiedlichen Beurteilungen von Personen als Viktimisierungsziele; wichtige Kriterien dabei sind, inwieweit sich eine günstige Gelegenheit bietet (wenn jemand allein auf der Straße ist); inwieweit ein Angriff als wünschbar erscheint (wenn jemand reich aussieht) oder inwieweit jemand besiegbar ist (indem er zum Beispiel einen körperlich schwachen Eindruck macht).“ (Hindelang 1982: 128)

Kriminalitätsängste entspringen nicht nur im Kontakt mit einem (gesellschaftlich) ruinierten Gebiet sondern sind auch die Projektion sozialer und existenzieller Ängste, die aus gesellschaftlichen Transformationsprozessen gespeist werden. (vgl. Hirtenlehner 2006) Helmut Hirtenlehner (2006) zufolge dient die Kriminalität dabei als Metapher, um die transformationsbedingten Ängste artikulierbar zu machen.

Das folgende *Unterkapitel 3.2*, die der Entstehung dieser Ängste und von Unsicherheitsgefühlen auf dem Grund geht, erläutert dementsprechend wichtige...

3.2 ... Theorien zur Entstehung von Unsicherheitsgefühlen und Kriminalitätsfurcht im ÖPNV...

..., die das Sicherheitsempfinden aus der Perspektive der potentiellen Opfer von Kriminalität betrachten. Vertreter der Chicago School (z.B. F. M. Thrasher, C. R. Shaws), die in den zwanziger Jahre des 20sten Jahrhunderts einen Zusammenhang zwischen verwahrlosten Gebieten und erhöhter Kriminalität festgestellt haben, erkennen u. a. das Schienengelände aber auch Haltestellen als Orte, in denen besonders oft Charakteristika von Störungen der sozialen Ordnung vorzufinden sind. Diese Faktoren generieren die Angst Opfer von Kriminalität zu werden. Aus diesem Grund neigen potenzielle Kund/-innen des öffentlichen (Schienen)Verkehrs dazu, diesen zu vermeiden.

Die Beziehung zwischen den menschlichen Grundbedürfnissen von Sicherheit und Geborgenheit und das Erscheinen und der Aufbau öffentlicher Räume wird von der ...

3.2.1 ... *Prospect – Refuge – Escape Theorie*...

... beschrieben. Die erstmals von Jay Appleton 1975 entwickelte *Prospect – Refuge Theorie* besagt, dass das Sicherheitsgefühl von Menschen an einem Ort durch dessen Überschaubarkeit (*prospect*) und zugleich durch die bestehende Möglichkeit, Schutz zu finden oder sich verbergen zu können (*refuge*), beeinflusst wird:

“At both human and sub-human level the ability to see and the ability to hide are both important in calculating a creature's survival prospects [...] Where he has an unimpeded opportunity to see we can call it a prospect. Where he has an opportunity to hide, a refuge. [...] To this [...] aesthetic hypothesis we can apply the name prospect-refuge theory.” (Appleton 1975: 73)

Somit haben Menschen zum einen das Bedürfnis, einen Überblick über Orte zu haben, an denen sie sich aufhalten, und zum anderen ist ihnen das Gefühl von Geborgenheit sehr wichtig. (vgl. Kleinschmidt et al. 2009: 5) Plätze, Haltestellen, Parkanlagen usw. die gut beleuchtet, offen, von keinen Vandalismuszeichen gekennzeichnet, sprich überschaubar sind, geben die Möglichkeit, Gefahren früh- oder rechtzeitig zu erkennen und eventuell in der unmittelbaren Umgebung Schutz zu suchen und zu finden. Refugien können sowohl schützende Räume aber auch anwesendes Betriebs- oder Sicherheitspersonal darstellen.

Gute Schutzmöglichkeiten, in denen man sich auch verbergen kann, bieten jedoch auch für potenzielle Täter Versteckgelegenheiten. Aus diesem Grund haben Fisher und Nasar (1992) die *Prospect – Refuge Theorie* um die Komponente der Fluchtmöglichkeit (*escape*) erweitert. Ihre auf die Theorie von Appleton (1975) basierenden Untersuchungen haben gezeigt, dass das Sicherheitsempfinden von Menschen in den Gebieten am niedrigsten ist, in denen es gute Versteckgelegenheiten für potenzielle Täter und geringe Übersichtlichkeit und Fluchtmöglichkeiten für potenzielle Opfer gibt. (vgl. Fisher/Nasar 1992) Darüber hinaus stellen Fisher und Nasar in diesem Kontext fest, dass die Einschätzung der Sicherheit eines Ortes unbewusst erfolgt und dafür sowohl primär die Übersichtlichkeit des Gebietes und das Gefühl der Geborgenheit als auch die gebotenen Fluchtmöglichkeiten eine entscheidende Rolle spielen.

Rölle (2004b) erklärt anhand von Ergebnissen aus einem in Deutschland in der Zeitspanne 2003-2005 durchgeführten Projektes, SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Straßenbahnen), dass für das Gefühl der Sicherheit Helligkeit/Beleuchtung, die Offenheit des Raums und der Zugang zu geschützten Bereichen wichtig sind. Weiters verweist er darauf, dass „die Angst vor Kriminalität in einer gut beleuchteten Umgebung niedriger als in einer schlecht beleuchteten [ist]“ und dass „bessere Beleuchtung mit höherer subjektiver Sicherheit, geringerer Kriminalitätsfurcht und der Erwartung einher[geht], dass andere Personen im Notfall schneller zu Hilfe kommen.“ (Rölle 2004b: 10)

Mit Hinblick auf die *Prospect – Refuge – Escape Theorie* kann man an dieser Stelle herleiten, dass die Art, wie Haltestellen und Verkehrsmittel im ÖPNV-Netzwerk gestaltet und organisiert sind, sich auf das Sicherheitsgefühl (potenzieller) Kund/-innen auswirken. Übersichtliche, gut beleuchtete Garnituren und Haltestellen, geborgene jedoch nicht versteckte Steh- und Sitzgelegenheiten, sichtbar angeschriebene und leicht zugängliche Fluchtwege oder Anwesenheit von Personal sind einige der Voraussetzungen für ein hohes Sicherheitsempfinden der Fahrgäste.

Die Grundgedanken für die Präventionsstrategie, die auch von der *Prospect – Refuge – Escape Theorie* vertreten werden, findet sich in gleicher Weise in Architektur- und Baukonzepten in Form von CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) - Prinzipien wieder. Seit den frühen 1960er Jahren haben sowohl Kriminolog/-innen (z.B. C. Ray Jeffery), etliche Architekt/-innen (z.B. Oscar Newman) sowie auch Stadtplanungstheoretiker/-innen (z.B. Jane Jacobs) die Idee ins Leben gerufen, dass schwache Straßenbeleuchtung, menschenleere Straßen, Graffiti an den Wänden und freistehender Abfall Kriterien darstellen, die einen Ort für Verbrechen attraktiv machen. Deshalb vermitteln bauliche Merkmale, wie „die Kombination aus Transparenz (soziale Kontrolle) und Videoüberwachung (formelle Kontrolle)“ (Hofinger/Stummvoll 2005), Sicherheit im ÖPNV und beeinträchtigen die Wahrscheinlichkeit von Verbrechen.

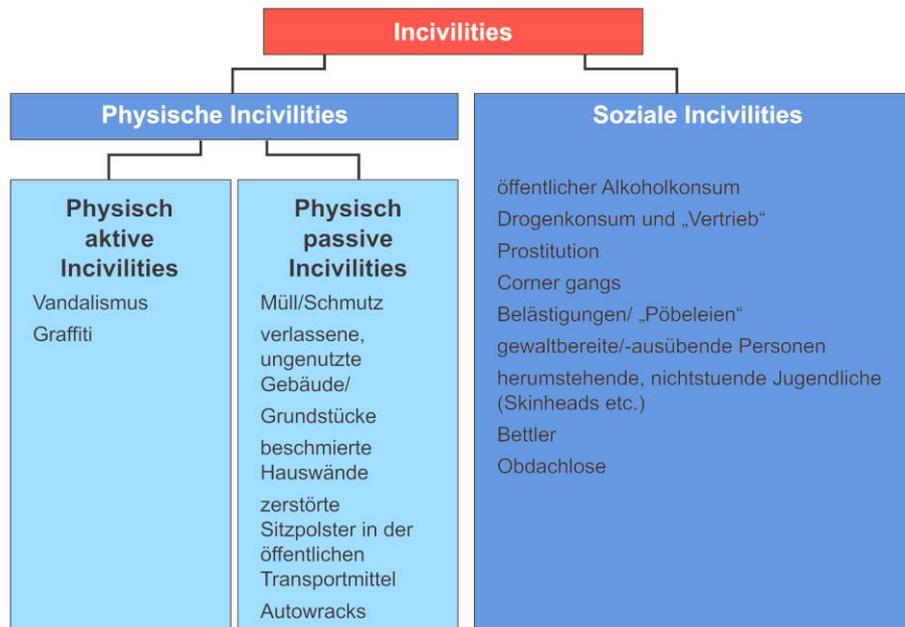
Doch nicht nur die Art wie öffentliche Räume und Verkehrsmittel gestaltet und organisiert sind, sondern auch die Präsenz diverser „Randgruppen“, deren un- und außergewöhnliches Verhalten als nicht zur öffentlichen Ordnung passend, wahrgenommen wird, und der Grad der Zerstörung und Verschmutzung der Umgebung beeinflussen das Sicherheitsempfinden der Passgiere im ÖPNV-System. Laut der...

3.2.2 ... *Disorder Theorie*...

..., die erstmals von James Garofalo und John Laub im Jahr 1978 entwickelt und später durch andere sozialwissenschaftliche Forscher wie Ralph Taylor (1985) (Mitbegründer der *Human territorial functioning Theorie*, s. hierzu *Unterkapitel 3.2.3.*) und Wesley Skogan (1990) ergänzt wurde, werden die Anzeichen einer gestörten öffentlichen Ordnung, die Unsicherheitsgefühle hervorrufen, als *Incivilities* bezeichnet. Diese sind, so Skogan (1990), Verhältnisse und Verhaltensweisen, die einen verfallenen Zustand des öffentlichen Raumes signalisieren und dadurch die Botschaft aussenden, dass an diesem Ort die Regeln und Gesetze der Gesellschaft nicht gelten und durch sie keine soziale Kontrolle ausgeübt wird. Unsicherheits- und Angstgefühle entstehen weniger abhängig von der Viktimisierung (Opferwerdung) und der tatsächlichen Kriminalität, sondern mehr als Folge von sozialen Desorganisationsprozessen und den sichtbaren Zeichen der Verwahrlosung im öffentlichen Raum.

Incivilities lassen sich in mehrere Arten, wie in Abbildung 3 dargestellt, unterteilen:

Abb. 3: Arten von *Incivilities*: physisch aktive, passive und soziale *Incivilities*



Die sozialen und physischen *Incivilities*, so die *Disorder Theorie*, tragen zu einer Verschlechterung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei.

Soziale *Incivilities*

Als soziale *Incivilities* werden die Zeichen für den gesellschaftlichen Verfall eines Gebietes, einer Gegend, einer Haltestelle und ihrer Umgebung, der Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr usw. bezeichnet. Indizien dafür sind anwesende Drogenabhängige, Bettler, Obdachlose, Gewaltbereitschaft und generell Personen, deren Integrität fragwürdig erscheint. (vgl. Kleinschmidt et al. 2009: 20) Ihre Präsenz kann dazu führen, dass sich Passanten oder Fahrgäste in ihrer Gegenwart unwohl und in Folge unsicher fühlen. Die Anwesenheit in Haltestellen und in öffentlichen Verkehrsmitteln von Personen, die Merkmale solcher „Randgruppen“ aufweisen, ist für die ÖPNV-Fahrgäste ein Zeichen dafür, dass der Mobilitätsanbieter seinen Tätigkeitsbereich vernachlässigt, unbeaufsichtigt lässt und nicht genug unter Kontrolle hat. Soziale *incivilities* sind an keinem bestimmten Ort fixiert, sprich unerwünschte Gruppen sind mobil und können sich ausdehnen oder verdrängt und/oder nach anderen Gebieten weggejagt werden. (vgl. Flade/Rölle 2004: 37)

Rölle (2004a) stellt fest, dass die unterschiedlichen Erscheinungsformen der sozialen *Incivilities* das häufigste Sicherheitsproblem in den oberirdischen Haltestellen und Verkehrsmitteln bilden. Weiters merkt er an, „dass es sich dabei nicht nur um Randgruppen handelt, die pöbeln und randalieren und die dadurch die Fahrgäste belästigen, sondern auch

um Schüler, die sich gegenüber jüngeren Schülern aggressiv verhalten“. (Rölle 2004a: 16) Die Anwesenheit von Personal oder Sicherheitskräften an Stationen die als Problemzonen gelten, verringern die Anzahl der Personen mit fragwürdiger Integrität und sind der Ausdruck von Ordnung und objektiver Sicherheit. Sicherheitsmaßnahmen dieser Art werden von den Fahrgästen öffentlicher Verkehrsmittel an meisten geschätzt und erwünscht. (vgl. Rölle 2004a: 11)

Physische Incivilities

Eine andere Erscheinung von *public disorder* (Störung der sozialen Ordnung) wird in der *Disorder Theorie* als physische *Incivilities* bezeichnet. Diese charakterisiert die sichtbaren, hinterlassenen Zeichen von Verwahrlosung und (mutmaßlicher) Zerstörung öffentlicher Räume. Zu den physischen *Incivilities* gehören schmutzige, zerstörte, ungepflegte, vernachlässigte Gebäude, Einrichtungen, ÖPNV-Verkehrsmittel oder Garnituren usw. die den Eindruck einer schlecht gewarteten und unbeaufsichtigten Umwelt mit einem erhöhten Kriminalitäts- und Belästigungsrisiko und dem damit verbundenen Verlust der Mechanismen der sozialen Kontrolle verleihen.

Physische *Incivilities* können wiederum aktiver oder passiver Natur sein:

- aktive physische Incivilities entstehen als Folge von Graffiti, Vandalismusphänomene und absichtlicher Zerstörung der Umgebung durch den Eingriff des Faktors Mensch,
- passive physische Incivilities dagegen benötigen keine Aktivitäten von Dritten, sondern entstehen durch Verwahrlosung und fehlende Instandhaltung von öffentlichen Anlagen, Verkehrsmitteln usw. (vgl. Kleinschmidt et al. 2009: 20)

Im Vergleich zu den sozialen *Incivilities* sind die physischen *Incivilities* örtlich fixiert und haben den Effekt, dass sich das Image der beschädigten Gebiete bzw. Anlagen verschlechtert (vgl. Flade/Rölle 2004: 36) und eventuell deswegen von Passant/-innen und Fahrgästen vermieden werden.

Orte wie diese können sich zu *hot spots of fear* entwickeln, die in der kriminologischen Terminologie dadurch gekennzeichnet sind, dass sie besonders häufig Unsicherheitsgefühle auslösen. Nach den Ausführungen von Rölle (2004a: 16) gehören insbesondere Haltestellen und deren Umfeld zu den Orten, „die im Zusammenhang mit dem Problem der erlebten Unsicherheit in den Blickpunkt rücken“, vor allem wegen sozialen und/oder physischen *Incivilities*.

Gegenmaßnahmen für solche Zeichen von Störung der sozialen Ordnung und Verwahrlosung öffentlicher Räume im ÖPNV-System lassen sich durch die schnelle Bekämpfung der Vandalismuseingriffe, durch ständige Instandhaltung der Sauberkeit und

Ordnung durch geschultes Personal bzw. Sicherheitskräfte/Polizei und durch Einsatz von Videoüberwachung gestalten. (vgl. Rölle 2004a: 13ff)

Nicht nur die Störung der sozialen Ordnung sondern auch die durch die Störer/-innen ausgeübte Kontrolle über einen öffentlichen Raum stellt einen Faktor dar, der das Sicherheitsgefühl von ÖPNV-Fahrgästen beeinflusst. Der detaillierten Frage darüber, wer die Kontrolle im öffentlichen Raum besitzt und ausübt, hat sich Ralph Taylor (1988) in seiner...

3.2.3 ... *Human territorial functioning Theorie*...

... gewidmet. Gemäß Taylors These, können soziale Beziehungen durch kulturell bedingte räumliche und nicht-räumliche Mechanismen kontrolliert werden. Erstere, die räumlichen Mechanismen, äußern sich durch territoriales Verhalten dreier Art, sprich Besetzung eines Territoriums, Verteidigung eines bestimmten räumlichen Bereichs und Bindung an Orte, wobei nicht-räumliche Mechanismen Regeln, Vorschriften, Gesetze oder Rituale darstellen. (vgl. Flade/Rölle 2004: 32f)

Übertragen auf den ÖPNV bedeutet das, dass beispielsweise durch die Besetzung von Haltestellengebieten durch Randgruppen, diese die Kontrolle über den besetzten öffentlichen Raum haben und dadurch das subjektive Sicherheitsempfinden der Passant/-innen beeinträchtigen. Wiederum wird der öffentliche Raum vom Mobilitätsunternehmen kontrolliert, indem es eine Vielzahl von Vorschriften und Leitlinien für ein geregeltes Miteinander bei der Fahrt vorschreibt.

Zusammenfassend, so Flade und Rölle (2004: 34), sind „Vorstellungen und Erwartungen darüber, wer wie viel Kontrolle über einen bestimmten Raum hat, wer die Verantwortung zum Beispiel für dessen Sauberkeit und Gepflegtheit trägt und welche Personen als zu dem Ort passend angesehen werden, [...] allesamt Fragen des <<territorial functioning>>. Wenn das territoriale Gefüge nicht funktioniert, entsteht Unsicherheit.“

* * *

Obwohl soziale Sicherheit genauso wie Religions- oder Meinungsfreiheit eines der Grundrechte der Menschen ist, hat sich Unsicherheit als ein soziales kritisches Phänomen etabliert.

Eine gemütliche und angenehme Fahrt ist unmittelbar mit dem Gefühl der Sicherheit verbunden. Die Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel müssen sich in jedem Augenblick und Abschnitt ihrer Fahrt sicher fühlen: sowohl während der Wartezeit in den Stationen, während der Fahrt in den Garnituren aber auch in den Augenblicken, wenn das Verkehrsmittel andere Stationen anfährt oder verlässt. (vgl. Forsblom 2006)

Ein hohes Gefühl der Sicherheit während der *gesamten* Fahrt ist deswegen von entscheidender Bedeutung, weil die Fahrgäste ihre Reise in dem Maße als sicher wahrnehmen, in welchem sie den *am wenig sichersten* Teil ihrer Fahrt wahrnehmen. (vgl. Forsblom 2006: 7)

Die Differenziertheit der Gesellschaft, die Tatsache, dass öffentlicher Raum und somit auch öffentliche Verkehrsmittel von unterschiedlichen Personen genutzt werden und dass aus dieser Diversität stille oder ausgelebte Konflikte entstehen können, verweisen auf eine Vielfalt diverser ...



4 ... Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV.

Unterschiedliche internationale Studien⁶ die sich mit dem Thema des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste im ÖPNV beschäftigen, pointieren eine umfangreiche Palette an Einflussfaktoren des persönlichen Sicherheitsgefühls. Diese Faktoren hängen wiederum voneinander ab und geben wichtige Erkenntnisse sowohl über die subjektive als auch über die objektive Sicherheitslage der Fahrgäste bzw. des Fahrumfeldes.

Beispielweise bildet in bestimmten Situationen die Kombination des Faktors „Tageszeit“ (ein sehr wichtiger Faktor, der sich dadurch ausdrückt, dass die Fahrgäste die Zeit während der Dunkelheit angesichts der Angst vor Angriffe und Diebstähle als besonders problematisch empfinden) mit dem Faktor „Art des öffentlichen Verkehrsmittels“, eines der wesentlichsten Gründe für den Verzicht, auf öffentliche Verkehrsmitteln umzusteigen. So wird abends und nachts die U-Bahn als einzige Fahrtverbindung von vielen als unsicher erlebt und demgemäß vermieden. (vgl. Rölle 2004a) Die Kombination der Faktoren Geschlecht und Alter beeinflusst wiederum noch stärker die Mobilität bestimmter Gruppen: Untersuchungen zufolge gehen „die Hälfte der Frauen über sechzig Jahren in der Dunkelheit nicht mehr aus dem Haus“. (Rölle 2004a: 3) Ähnliche Schlussfolgerungen arbeiteten auch Brings et al. in ihrer 2010 in Deutschland durchgeführten Viktimisierungsbefragung heraus: der Anteil älterer Personen ab 55 Jahren, die sich sehr sicher oder ziemlich sicher fühlen, wenn sie nach Einbruch der Dunkelheit alleine unterwegs sind, war viel kleiner im Vergleich zu anderen Gruppen aus der Stichprobe (vgl. Brings et al. 2010). Im Winter, bei länger herrschender Dunkelheit, verschärft sich dieser Effekt, indem eine bestimmte Uhrzeit zum aus dem Haus gehen (20:00 Uhr) selten überschritten wird.

In einer Studie, die das Wiener Institut für Konfliktforschung im Jahr 2000 zum Sicherheitsempfinden im ÖPNV in Wien durchgeführt hat, heißt es bezüglich Personengruppen mit deviantem Verhalten, dass „diese Personengruppen als unangenehm wahrgenommen [werden], weil durch sie die von der Gesellschaft postulierten Verhaltensregeln im (halb-)öffentlichen Raum verletzt werden bzw. die Passant/-innen mit einer Realität konfrontiert werden, mit der sie sich nicht auseinandersetzen wollen und die ihnen ein Gefühl von Hilflosigkeit vermittelt. Gerade dieser Aspekt des Sicherheitsempfindens scheint von Faktoren wie Bildung, Status und persönlichen Einstellungen beeinflusst zu sein.“ (IKF 2000)

Die eigentliche Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist von den Fahrgästen generell als sicher wahrgenommen. (vgl. Forsblom 2006: 2)

⁶ Vgl. Alm/Lindberg 2000; Flade et al. 2004; Rölle 2004a; Rölle 2004b; Flade/Rölle 2004; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009; Schlüter et al. 2010; Seebauer 2011

Es wurde auch festgestellt, dass die größte Unsicherheit beim Gehen auf und von den Haltestellen erfahren wird (vgl. Forsblom 2006: 2). Verschmutztes Umfeld der Haltestellen, lange Wartezeiten auf die Verkehrsmittel, Beleuchtung usw. beeinflussen wiederum die empfundene Sicherheit der Fahrgäste in den Stationen.

Wahrgenommene Unsicherheit variiert darüber hinaus auch in Abhängigkeit von den verschiedenen Phasen der Fahrt. Streng genommen, könnte man die Reise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, in zwei Phasen teilen:

- die Wartezeit in den Haltestellen und
- die eigentliche Fahrt in Verkehrsmitteln wie Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen.

Das Befinden der Fahrgäste wird in jede dieser Phasen von den persönlichen und von dem Umfeld abhängigen...

4.1 ... Faktoren, die das Sicherheitsempfinden im ÖPNV beeinflussen...

..., bestimmt. Fahrgäste bewegen sich während ihrer Fahrt im und durch den öffentlichen Raum, treten in Kontakt mit Fremden und „antizipieren mögliche Ereignisse, die ihnen zustoßen könnten“ (Hempel/Vedder 2011:77). Die Buntheit der Fahrgäste schafft Raum für diverse Ängste, die, mit dem Umfeld von Haltestellen oder den Verkehrsmitteln in Verbindung gebracht, eine Vielzahl von Unsicherheitsfaktoren ans Licht bringen.

Tabelle 2 stellt die Fülle der Faktoren, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im ÖPNV beeinflussen, dar. Gleichzeitig ist aus der Auflistung ersichtlich, in welchen der beiden Reisephasen, also ob während der Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (VK) und/oder während des Wartens in den Haltestellen (H), den einzelnen Faktoren Bedeutung zugeschrieben wird. Darüber hinaus zeigen die Richtungen (R) der Pfeile ▲ oder ▼, ob bei verstärkter Präsenz der einzelnen Kriterien ihr Einfluss das Sicherheitsgefühl im ÖPNV steigert (▲) oder in die negative Richtung treibt (▼). Beispielweise haben Personen mit einem höheren Bildungsgrad (▲) generell auch ein höheres Sicherheitsempfinden bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Fahrgäste, die weniger gebildet sind. Wenn bei einem Faktor beide Pfeile eingetragen sind, heißt das, dass, je ausgeprägter dieser Faktor ist, sich manche Personen umso sicherer fühlen, andere wiederum nicht.

Die vielfältigen aus der Literatur identifizierten Faktoren, die das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Fahrgäste beeinflussen, sind im nachstehenden Katalog aufgelistet:

Tab. 2: Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV und das Umfeld, wo ihnen Wichtigkeit zugeschrieben wird

Faktor	Beschreibung	R	VK	H
Persönliche Merkmale				
Gender	Frauen und Mädchen fühlen sich generell unsicherer und sind folglich allgemein ängstlicher als Männer. (vgl. Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009; Currie et al. 2010)	▼	x	x
Alter	Ältere Menschen fühlen sich generell unsicherer und sind folglich allgemein ängstlicher als jüngere Personen. Vor	▼	x	x
Gesundheitlicher, körperlicher Zustand	allem auch wegen ihrem zerbrechlicheren gesundheitlichen Zustand, schwächerem Seh- und Hörvermögen, eventuellen körperlichen Behinderungen etc. (vgl. Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009)	▼	x	x
Bildung	Personen mit einem höheren Bildungsgrad und somit einem höheren Einkommen und einer damit verbundenen besseren Lebensgrundlage haben generell ein stärkeres Sicherheitsgefühl (vgl. Frevel 1999; Raml 2009). Diese Haltung spiegelt sich auch im Sicherheitsempfinden im ÖPNV wider.	▲	x	x
Persönliche Erfahrungen	Personen, die selbst Opfer oder Zeugen von Gewalt oder Belästigung in öffentlichen Verkehrsmitteln gewesen sind, oder jemanden kennen, die solche Erfahrungen gemacht haben, haben generell ein erhöhtes Unsicherheitsgefühl bezogen auf die Nutzung des ÖPNV. (vgl. Alm/Lindberg 2000; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Kleinschmidt et al. 2009) Frevel (1999) stellte fest, dass Personen die am Land leben, generell ein erhöhtes Sicherheitsgefühl gegenüber Stadtbewohner/-innen haben. Dieser Gemütszustand kann sich auch auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV auswirken.	▼	x	x
Nutzungsfrequenz	Kleinschmidt et al. (2009) und Currie et al. (2010) verweisen darauf, dass eine häufigere Nutzung des ÖPNV in Verbindung mit einem höheren Grad von Sicherheitsgefühl steht. Dementsprechend heißt das, dass manche Personen häufiger auf öffentliche Verkehrsmittel zugriffen, wenn sie sich während der Fahrt sicherer fühlen würden.	▲	x	
Reisen in Begleitung	Fahrgäste, die in einer Gruppe unterwegs sind, fühlen sich im ÖPNV weniger unsicher als Alleinreisende. (vgl. Schlüter et al. 2010)	▲	x	x

Faktor	Beschreibung	R	VK	H
Vertrautheit mit dem Reiseumfeld	Marko Forsblom (2006) hebt u. a. den Grad der Vertrautheit der Fahrgäste mit dem Reiseumfeld als einen wichtigen Einflussfaktor auf deren Sicherheitsempfinden heraus. Die Fahrt in einer unbekanntem/ungewohnten Umgebung verursacht den Fahrgästen mehr Angst oder Unsicherheitsgefühle als eine Fahrt auf einem bekannten öffentlichen Verkehrsweg. Das Bekannte, Gewohnte erzeugen wiederum ein Gefühl von Sicherheit.	▲		x
Umfeld				
Personendichte	Die Anwesenheit anderer Fahrgäste erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden sowohl in den Verkehrsmitteln als auch in Stationen und gibt den Eindruck, dass die Menschenmenge eine potenzielle Quelle für Hilfe in Notsituationen sei. (vgl. Forsblom 2006; Rölle 2004a)	▲ ▼	x	x
Anwesenheit von Fremden	Dabei ist aber anzumerken, dass manche Fahrgäste in überfüllten Garnituren sich unwohl oder sogar unsicher fühlen (vgl. Schlüter et al. 2010) und dass es Personen gibt, die im ÖPNV in Anwesenheit vieler Fremden ängstlich werden. (vgl. Currie et al. 2010)	▼	x	x
Distanz (Nähe) zum Fahrer	Im Falle von kritischen Situationen wie Pöbeleien, Gewalt, Diebstahl ist den in dem Verkehrsmittel sich befindenden Fahrgästen die Nähe zum Fahrer wichtig, da dieser den Eindruck einer Hilfequelle und das Gefühl von mehr Sicherheit gibt. (vgl. Rolle 2004a)	▲	x	x
Hysterische Teenager-Gruppen	Die Anwesenheit von lauten und eventuell hysterischen Teenager-Gruppen und/oder alkoholisierte oder anderweitig berauschten Personen in Haltestellen oder	▼	x	x
Alkoholisierte oder anderweitig berauschte Personen	Verkehrsgarnituren erhöht das Gefühl von Unsicherheit der Fahrgäste und geben Eindruck von Kriminalitäts- und Belästigungsrisiko. (vgl. Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009)	▼	x	x
Soziale <i>Incivilities</i>	Pöbelnde und randalierende Randgruppen, die andere Fahrgäste belästigen, die sich aggressiv verhalten (vgl. Flade/Rölle 2004; Kleinschmidt et al. 2009) sind häufige Probleme die das Gefühl von Unsicherheit verbreiten.	▼	x	x
Physisch aktive <i>Incivilities</i>	Mit Graffiti besprühte Wände oder Gegenstände und Vandalismuszeichen in und an Haltestellen oder Verkehrsgarnituren geben den Eindruck einer schlecht gewarteten und unbeaufsichtigten Umwelt mit einem	▼	x	x

	erhöhten Kriminalitäts- und Belästigungsrisiko. (vgl. Rölle 2004a; Axthelm 2005; Forsblom 2006)			
Physisch passive <i>Incivilities</i>	Physischen <i>Incivilities</i> wie schmutzige, ungepflegte, vernachlässigte ÖPNV-Garnituren und Haltestellen, verleihen den Eindruck einer schlecht gewarteten und unbeaufsichtigten Umwelt mit einem erhöhten Kriminalitäts- und Belästigungsrisiko und der damit verbundene Verlust der Mechanismen der sozialen Kontrolle. (vgl. Flade/Rölle 2004; Axthelm 2005; Kleinschmidt et al. 2009)	▼	x	x
Sauberkeit	Die Anwesenheit von Müll, schmutzige Wände oder Gegenstände in Haltestellen oder Verkehrsgarnituren geben den Eindruck einer schlecht gewarteten und unbeaufsichtigten Umwelt mit einem erhöhten Kriminalitäts- und Belästigungsrisiko. (vgl. Rölle 2004a; Forsblom 2006; Kleinschmidt et al. 2009)	▼	x	x
Gerüche	Auch Sinneswahrnehmungen wie Gerüche geben einer Station oder einem Verkehrsmittel eine bestimmte Atmosphäre, die das persönliche Befinden negativ beeinflussen kann. (vgl. Hofinger/Stummvoll 2005)	▼	x	x
Lärm	„Akustische Verschmutzung“ oder Lärm verstärkt die Verschmutzung, denn wenn ein und derselbe verschmutzte Raum dazu noch laut ist, wirkt er noch unangenehmer. (vgl. Stadtentwicklung Wien 2012) Laute Garnituren oder Straßenlärm verringern das Gefühl von Sicherheit und Geborgenheit in öffentlichen Verkehrsmitteln.	▼	x	x
Lage der Station	Die ÖPNV-Fahrgäste fühlen sich besonders unsicher in abgelegenen Orten (Haltestellen, Bahnhöfen), wo es keine Passanten, Geschäfte in der Nähe oder andere potenzielle Quellen für Hilfe im Falle, dass Probleme auftreten, gibt. Ähnliche Gefühle können unübersichtliche oder versteckt gelegene Haltestellen hervorrufen. (vgl. Rölle 2004a; Axthelm; Forsblom 2006)	▼		x
Übersichtlichkeit	Fehlende oder mangelnde Transparenz durch Reklame auf Scheiben oder Ganzwagenwerbung und mangelnde Übersichtlichkeit in den Fahrzeugen erhöhen das Gefühl der Unsicherheit der Fahrgäste. (vgl. Rölle 2004a; Kleinschmidt et al. 2009) Je übersichtlicher das Umfeld desto unbesorgter erfolgt die Fahrt aus der Perspektive der Fahrgäste.	▲	x	

Faktor	Beschreibung	R	VK	H
Bauliche Merkmale	Tief unterirdisch gelegene Stationen, lange und enge Gänge, schmale Bahnsteige, niedrige Decken, lange endlose (Roll)Treppen usw. sind bauliche Merkmale, die das Gefühl von Unsicherheit der Fahrgäste in die Höhe treiben können. (vgl. Axthelm 2005) Übersichtlich gebaute Passagen und Unterführungen bergen in sich das Potenzial, Nutzer/-innenfreundlichkeit und Sicherheit zu inspirieren.	▲		x
Orientierungssystem	Ein eindeutiges, klares Orientierungssystem (Wegweiser, (bunte) Beschilderung, Informationstafeln etc.) im öffentlichen Verkehrsnetz und vor allem an größeren Verkehrsknoten bieten den Fahrgästen eine freiere Bewegung und leichtere Nutzung am Platz und erhöhen dadurch die subjektive Sicherheit. (Stadtentwicklung Wien 2012)	▲		x
Tageszeit	<p>Studien zufolge (vgl. Rölle 2004a; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009), ist die Tageszeit der Faktor mit dem größten Einfluss auf die Erhöhung des persönlichen Unsicherheitsgefühls: sowohl Frauen als auch Männer fühlen sich nach Einbruch der Dunkelheit deutlich weniger sicher in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Gefühl der Unsicherheit ist nach Einbruch der Dunkelheit viel höher als während der Stunden mit natürlichem Tageslicht. Frauen und ältere Menschen fühlen sich in dieser Situation sogar noch unsicherer und sind folglich allgemein ängstlicher als Männer und jüngere Personen.</p> <p>In seiner Dissertation zur Beeinflussung der Zeitwahl von ÖPNV-Nutzer/-innen erklärt Wolfgang Kittler (2010), dass davon ausgegangen werden kann, „dass das Sicherheitsempfinden in der Spitzenzeit vor allem aufgrund der durch die zahlreichen Fahrgäste gewährleisteten sozialen Kontrolle besser ist als in der Stunde von 5:00 bis 6:00 Uhr. Das Sicherheitsempfinden in der Stunde von 8:00 bis 9:00 Uhr dürfte hingegen dem Sicherheitsempfinden in der Spitzenzeit vergleichbar sein.“ (Kittler 2010: 234)</p>	▼	x	x
Betriebliche Merkmale				
Wartezeiten in den Haltestellen	Lange Wartezeiten in den Haltestellen, vor allem bei Dunkelheit, können das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Fahrgäste negativ beeinflussen und Ängste hervorrufen. (vgl. Desai et al. 2009)	▼		x

Pünktlichkeit	Die Pünktlichkeit der Anreise öffentlicher Verkehrsmittel ist ein Zeichen der Zuverlässigkeit und der Tatsache, dass man sich auf das öffentliche Verkehrsnetz verlassen kann. Anhand des Fahrzeitplans wissen Fahrgäste genau, wie viel Zeit sie z.B. alleine in der Dunkelheit in eine Station verbringen müssen. (vgl. Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009)	▲		x
Fahrteninformationen	Falsche oder unvollständige Fahrteninformationen auf den Anzeigetafeln oder bei den Durchsagen können das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Fahrgäste negativ beeinflussen und Unsicherheit hervorrufen. (vgl. Axthelm 2005; Forsblom 2006) In diesem Zusammenhang sind für Fahrgäste auch Echtzeit-Informationen wichtig – diese tragen zu einer besseren Einschätzung der Fahrtenlage bei und erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl. (vgl. Desai et al. 2009)	▲	x	x
Fahrkartenkontrollen	Die Anwesenheit von Fahrkartenkontrolleuren in Straßenbahnen, Bussen oder U-Bahnen versichern und beruhigen unsichere Fahrgäste. Sie vermitteln den Eindruck, dass das Personal des Verkehrsunternehmens die Fahrten und die allgemeine Stimmung in den Garnituren unter Kontrolle hat. Andererseits können hartnäckigere Polizei- oder Sicherheitskontrollen auch eine gewisse Verunsicherung bei manchen Fahrgästen hervorrufen. (vgl. Desai et al. 2009)	▲	x	
Anwesenheit von Personal	Abwesenheit des Verkehrsträgerpersonals in Haltestellen oder Verkehrsgarnituren geben den Eindruck einer unbeaufsichtigten Umwelt mit einem erhöhten Kriminalitäts- und Belästigungsrisiko. (vgl. Flade/Rölle 2004; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009). Befragungen zeigen, dass die Nutzungsfrequenz der Fahrgäste am Wochenende und am Abend steigen würde, wenn mehr Personal im Einsatz wäre.	▲	x	
Technische Merkmale				
Sichtbare Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Videoüberwachung)	Einsatz von Personal, Überwachungsmaßnahmen, gut beschriftete Fluchtwege, übersichtliche Stationen und Fahrgelegenheiten geben den Eindruck von Ordnung, Sicherheit, Übersichtlichkeit und ein damit verbundenes reduziertes Kriminalitätsrisiko. Laut Studien erhöhen strenge Sicherheitsmaßnahmen die Nutzungsfrequenz von Fahrgästen der öffentlichen Fahrgelegenheiten. (vgl. Rölle 2004a; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009)	▲	x	x

Faktor	Beschreibung	R	VK	H
Art des Verkehrsmittels	Forsblom (2006) weist auch darauf hin, dass der Bus als das sicherste wahrgenommene öffentliche Verkehrsmittel im Personennahverkehrsnetz bezeichnet wird. Die Fahrt mit dem Bus wird von den Fahrgästen in Punkto Sicherheit am besten quotiert – verglichen mit anderen Verkehrsmitteln, werden sowohl die Zeit des Fahrverlaufs in Bussen wie auch das Warten in den Bus-Stationen oder die Verkehrsstopps am sichersten empfunden. Die U-Bahn hingegen erfährt die schlechteste Bewertung bei allen genannten Fahretappen.	▲ ▼	x	x
Technische Ausstattung	Die Möglichkeit sich in den Verkehrsmitteln festzuhalten, (überdachte) Sitzgelegenheiten in den Haltestellen, neuere Garnituren usw. geben den Fahrgästen das Gefühl, dass die Fahrgäste für das Verkehrsunternehmen höchste Priorität haben, indem es ihnen einen sicheren und gemütlichen Aufenthalt in den Stationen und während der Fahrt gewährleistet. (vgl. Axthelm 2005)	▲	x	x
Komfort	Komfort in Haltestellen und während der Fahrt mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen kann insoweit ein Faktor für das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste darstellen, inwieweit dieser mit der Zufriedenheit der Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln und deren Haltestellen verbunden ist. Zufriedene Fahrgäste fühlen sich allgemein sicherer als unzufriedene. (vgl. Flade et al. 2004; Axthelm 2005)	▲	x	x
Beleuchtung	Schlechte oder sogar keine Beleuchtung in den Haltestellen oder in den Garnituren (verursacht z.B. durch einen technischen Schaden) geben den anwesenden Fahrgästen das Gefühl, die (Fahr-)Umgebung sei schlecht oder nicht gewartet, und erhöhen das Gefühl der persönlichen Unsicherheit bei der Fahrerfahrung. (vgl. Rölle 2004b; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009)	▲	x	x
Image				
Image	Bestimmte Haltestellen und ihr Umfeld, bestimmte Fahrzeuge oder Linien, die bekanntlich als gefährlich gelten, sprich ein schlechtes Image/eine schlechte Reputation in den Medien haben, finden sich wegen ihrem Zusammenhang mit dem Problem der erlebten Unsicherheit und der Herausbildung von „hot spots of fear“ auf der Liste der Einflussfaktoren wieder. (vgl. Rölle 2004a; Qualman 2010; Stadtentwicklung Wien 2012)	▲	x	x

	Ein gutes Image des Mobilitätsanbieters trägt zur erhöhten Nutzungsfrequenz bei.			
Medienberichte	Negativ bewertete Ereignisse (z.B. Gewalttaten im ÖPNV), die in den Medien übertrieben beschrieben werden, aber auch positive Artikel zum Mobilitätsanbieter (z.B. Informationen über zukünftige Ausbauarbeiten) beeinflussen das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. (vgl. Desai et al. 2009; Raml 2009; Qualman 2010)	▲ ▼	x	x
Multifunktionalität	Multifunktionalität in Stationen öffentlicher Verkehrsmittel, gestaltet durch die Ansiedelung von Geschäften (Bäckerei, Delikatessenhandel, Blumenhandel), tragen zur Belebung des Warteraums, sogar auch zur später Stunde, bei und verbessern dadurch das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und Passant/-innen. (vgl. Hofinger/Stummvoll 2005)	▲		x

Aus den 37 beschriebenen Faktoren, die in der Tabelle 2 aufgezählt wurden, haben 26 davon sowohl in Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen als auch an Haltestellen einen Einfluss auf das Sicherheitsbefinden von ÖPNV-Fahrgästen, sieben Einfluss-Faktoren stehen nur mit Haltestellen in Verbindung, wobei nur vier Faktoren ausschließlich Verkehrsmittel betreffen. Tabelle 3 veranschaulicht die Auszählung:

Tab. 3: Faktorenauszählung nach dem Ort der Wirkung

Anzahl der Einfluss-Faktoren in Verkehrsmitteln und Haltestellen		
nur in VK	nur in H	VK und H
4	7	26

Tab. 4: Faktorenauszählung nach den „Einfluss“-Pfeilen

Einfluss-Merkmale	▲	▼	▲▼	Σ = 37
Persönliche Merkmale	4	4	0	8
Umfeld	4	11	1	16
Betriebliche Merkmale	4	1	0	5
Technische Merkmale	4	0	1	5
Image	2	0	1	3

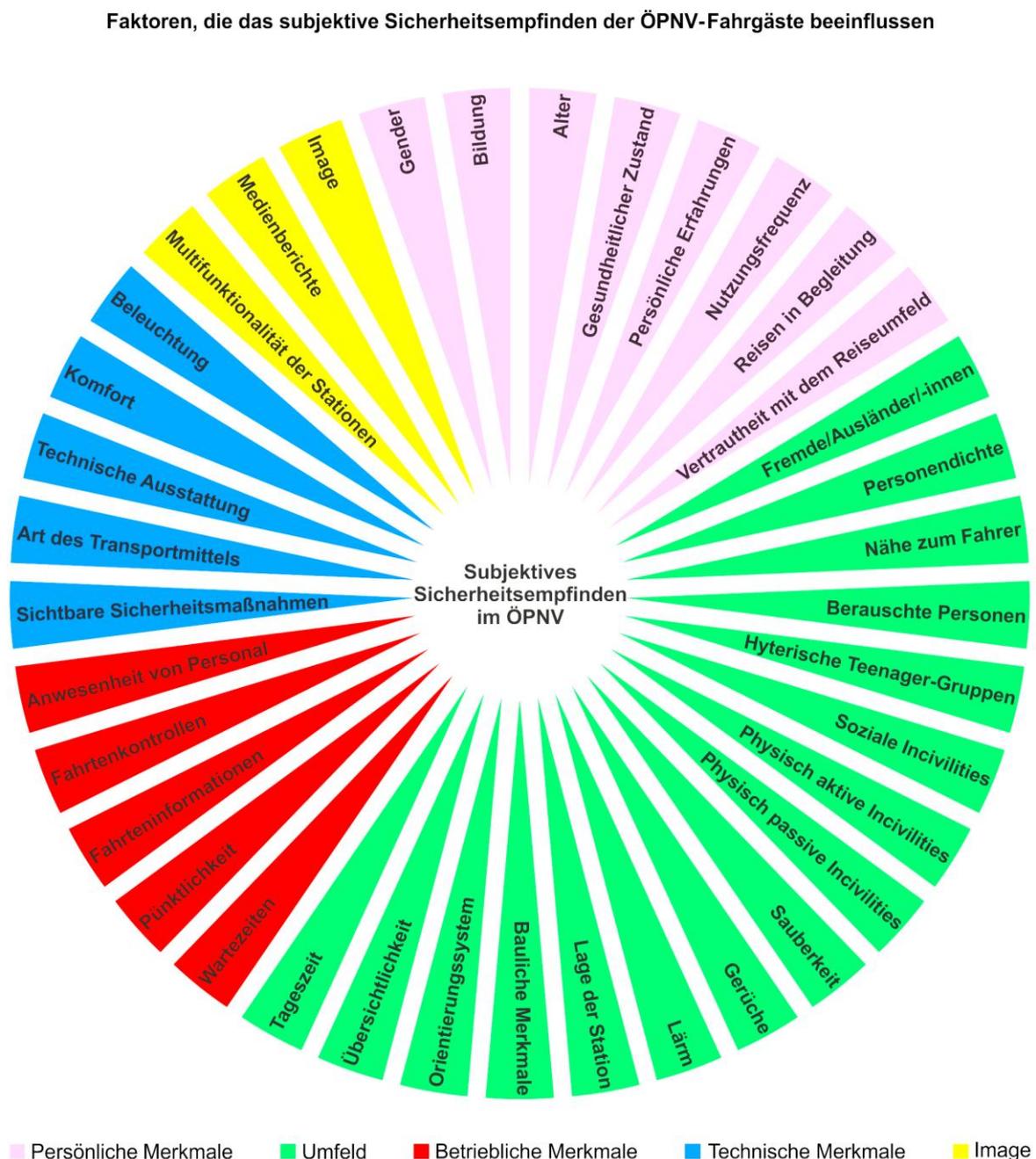
Dieses Ergebnis betont ein weiteres Mal die Aussage, dass das Sicherheitsempfinden von ÖPNV-Fahrgästen auf der gesamten Wegekette, vom Abfahrtsort bis hin zum Ziel, beeinflusst werden kann und dass die Einfluss-Kriterien keine fest verankerten, voneinander isolierten Erscheinungen, sondern miteinander verbundene Umstände sind.

Eine eher qualitative Interpretation der Faktorenauszählung nach den „Einfluss“-Pfeilen, wie in Tabelle 4 veranschaulicht, lässt eindeutig darauf schließen, dass die meisten negativen Einflüsse auf das Sicherheitsgefühl von Fahrgästen im ÖPNV aus dem Umfeld der Haltestellen kommen und mit der Art und Weise, wie Verkehrsmittel und die Warteräume

gepflegt, geschützt, überwacht und kontrolliert werden, verbunden sind. Sicherlich hängt das auch damit zusammen, dass die Umfeld-Faktoren in der vorliegenden Analyse als die zahlreichsten ausgewiesen werden. Die ausgeprägte Präsenz von sicherheitsbezogenen Faktoren, die betriebliche und technische Merkmale betreffen, gibt den Fahrgästen ein subjektives Schutzgefühl und sind Zeichen dafür, dass die Sicherheit und Zufriedenheit der Fahrgäste die höchste Priorität für den Mobilitätsanbieter haben.

Als aussagekräftige Zusammenfassung des *Kapitel 4*, werden alle beschriebenen Faktoren auf einem Blick in der Abbildung 4 dargestellt:

Abb. 4: Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV



* * *

Das Image des ÖPNV-Unternehmens hängt unmittelbar mit der Art, wie es sich präsentiert, zusammen, was wiederum das persönliche Befinden der Fahrgäste beeinflusst. Subjektive Merkmale wie Alter, Bildung oder die Nutzungsfrequenz können sowohl positive als auch negative Ausprägung auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste haben, vor allem deshalb weil Merkmale dieser Natur sehr instabil und von Person zu Person sehr unterschiedlich sind.

Weil das Gefühl von (Un-)Sicherheit von vielen Faktoren wie Verkehr, Lärm, Straßenbeleuchtung, Nachbarn, Umweltverschmutzung, Verbrechen und Furcht davor, aber auch individuelles körperliches Befinden und persönlicher Lebensstil beeinflusst wird, lässt es sich sehr schwer objektiv messen. Öffentliche Verkehrsmittel und die Einstiegsstationen gehören zum selbstverständlichen Umfeld der städtischen Bevölkerung und können ebenso Faktoren für die Beeinflussung des Sicherheitsgefühls darstellen. Darüber hinaus setzt eine gemütliche und angenehme Fahrt unmittelbar die Sicherheit der Fahrgäste voraus, denn diese müssen sich während der gesamten Fahrzeit sicher fühlen. (vgl. Forsblom 2006)

Des Weiteren sieht Carola Jeschke (1994) ein „Kommunikationsproblem“ zwischen Personen, die sich beispielsweise zur späten Stunde im ÖPNV bedroht oder unsicher fühlen, und PKW-Nutzer/-innen, die während ihrer Fahr ein hohes Gefühl von Sicherheit erleben und folglich die öffentlich Fahrenden als übertrieben ängstlich bezeichnen.

Dieses kommunikative Missverständnis entwickelt sich zu einem ernsthaften Problem, wenn Personen, die keine Unsicherheitserfahrungen gemacht haben, diejenigen sind, die Sicherheitsmaßnahmen im ÖPNV planen und entwickeln.

Das Empfinden von Unsicherheit ist ein Gefühl, welches von Personen, die sich sicher fühlen, nicht nachvollziehbar ist. (vgl. Jeschke 1994)

In diesem Kontext wird weiters von Jeschke (1994) angeführt, dass, wenn das Wissen über Unsicherheitserfahrungen bei einer andere Gruppe vorzufinden ist, als bei derjenigen, die sicherheitsrelevante Lösungen bieten kann, muss dieses Erfahrungswissen den Lösungsplanenden zugänglich gemacht werden, so dass die entwickelten Sicherheitsmaßnahmen komplexer gestaltet werden können.

Interessanter weise, stellen, nach dem Wiener Soziologen Reinhard Kreissl (vgl. Der Standard 2011) zufolge, Maßnahmen, die deutlich zum Ausdruck bringen, dass etwas zur Erhöhung der Sicherheit getan wird, gleichzeitig einen Faktor dar, welcher das Unsicherheitsgefühl (von Fahrgästen im ÖPNV) erhöht.

Paradoxerweise fühlen sich Menschen dann sicherer, wenn sie über ihre Sicherheit nicht nachdenken müssen. (vgl. Der Standard 2011)

Überhaupt hebt die adressierte Frage nach dem eigenen Sicherheitsbefinden erste Zweifel am persönlichen Sicherheitsgefühl hervor: „Wieso sollte ich mich eigentlich nicht sicher fühlen?“

Zur Gänze kann die Gefahr nicht abgeschafft werden, „aber es können ihr Hindernisse in den Weg gestellt werden“ (Körntgen/Kraft 1993: 18), indem man die Bedrohung erkennt, erhöhte Gefahr antizipiert und vorbeugend mit ...

4.2 ... Sicherheitsmaßnahmen...

...eingreift. Im ÖPNV erstreckt sich der „Gefahrenraum“ sowohl über Haltestellen als auch über die jeweiligen Verkehrsmittel. Für Fahrgäste stellt dieser öffentliche, mobile Transitraum in dem Augenblick eine Bedrohung dar, in dem ihr subjektives Sicherheitsgefühl beeinträchtigt wird und sie Unsicherheit, in ihren diversen Facetten, erleben. Aus diesem Grund ist es, laut Fuhrmann (1997), für Maßnahmen im ÖPNV wichtig, das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste in den Vordergrund zu stellen.

Die Steigerung der gefühlten Sicherheitslage, als eine grundlegende Herausforderung für Entwickler/-innen von Sicherheitsmaßnahmen im Bereich öffentlicher Warteräume und Verkehrsmitteln, ist ein wesentlicher Schwerpunkt in der Betriebsphilosophie vieler Verkehrsbetriebe. Große Verkehrsunternehmen wie die Wiener Linien investieren jährlich Millionenbeträge in sicherheitsbezogene Verbesserungskonzepte und -technologien. Dieser Aufwand lohnt sich für die Fahrgäste, jedoch auch für das Unternehmen selbst. Erhöhte Sicherheitsmaßnahmen haben eine direkte Verbindung zur Nutzungsfrequenz, die unmittelbar erhebliche finanzielle Vorteile für den Verkehrsträger mit sich bringen können. (vgl. Forsblom 2006) Darüber hinaus können Verkehrsbetreiber durch frühzeitige Sensibilisierung für Sicherheitsaspekte diverse technische Ausstattungen (z.B. Überwachungstechniken) einbauen, die den Kostenfaktor auf Dauer niedrig halten und die Sicherheitsinfrastruktur der ÖPNV-Garnituren und Warteräume robuster gestalten. (vgl. Wagner/Lehnigk 2010: 83)

Das Einsetzen von Sicherheitsmaßnahmen setzt ein Wechselspiel zwischen mehreren Sicherheitsanbietern voraus und umfasst eine breite Palette an Einsatzmöglichkeiten und angewandten Methoden, u. a. verstärkter Einsatz von Sicherheitspersonal, technische Sicherheitseinrichtungen wie Überwachungskameras und Notrufsäulen, Veränderungen in der Ausstattung von Garnituren und Haltestellen. Den Leitsätzen für Sicherheit im ÖPNV zufolge (Wagner/Lehnigk 2010: 83), ist jeder Beschäftigte im ÖPNV für die kundenorientierte Sicherheit mitverantwortlich. Dementsprechend erfordert die Sicherheit im ÖPNV „einerseits eine übergreifende integrierte Zusammenarbeit der Partner im gesamten Mobilitätsmarkt und

andererseits die Kooperation und Koordination mit den überregionalen, regionalen und lokalen Sicherheitspartnern, wie der Polizei, den Sicherheitsbehörden und den Notfall- und Rettungskräften“. (Wagner/Lehnigk 2010: 83)

In seinem Aufsatz zu „Sicherheitsgefühle in ÖPNV – die Perspektive der Verkehrsunternehmen“ beschreibt Rölle (2004a) die von diversen Verkehrsunternehmen am häufigsten eingesetzten Maßnahmen zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Kontext des ÖPNV. Die Mehrheit der untersuchten Verkehrsunternehmen setzten in Punkto Steigerung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste auf die

- Zusammenarbeit mit der Polizei und auf
- die schnelle Beseitigung von Vandalismus-Schäden.

In diesem Zusammenhang stellen Rölle (2004a) und später auch Kittler (2010) fest, dass diese Maßnahmen jedoch nicht zugleich auch diejenigen sind, die von den ÖPNV-Fahrgästen zur Lösung von Sicherheitsproblemen für besonders effektiv gehalten werden.

Fahrgäste finden weiche und problembezogene Maßnahmen als äußerst wirkungsvoll und erwarten hauptsächlich

- einen erhöhten Einsatz von qualifiziertem Personal des Verkehrsunternehmens,
- Videoüberwachung,
- übersichtliche und saubere Fahrzeuge und
- sicherheitserhöhende, sprich helle bzw. transparente Gestaltung der Haltestellen.

Durch die Erhöhung der Sicherheit wird zugleich auch die Qualität der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert. Gute und sichere öffentliche Mobilitätsgelegenheiten stellen nicht nur für Personen, die wegen erlebter Unsicherheit auf öffentliches Fahren verzichten, ein zugängliches Angebot dar, sondern auch für diejenigen PKW-Nutzer/-innen, „die unter verbesserten Sicherheitsbedingungen den ÖPNV als Alternative durchaus in Betracht ziehen würden“. (Flade/Rölle 2004: 12)

Verbesserte Maßnahmen stellen u. a. ein wichtiges Kriterium dar, die ...



5 ... subjektive Sicherheit im Wiener ÖPNV...

...höher werden zu lassen.

Zugleich wird aufgrund internationaler Studien, die im folgenden *Unterkapitel 5.1* näher beschrieben werden, angenommen, dass

die Wiener Bevölkerung bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln allgemein ein hohes bis sehr hohes Sicherheitsgefühl hat.

Bevor zu diesem Statement „Beweise“ debattiert werden, ist es vonnöten ...

5.1 ... Allgemeines zu den Wiener Linien...

..., dem führenden Mobilitätsanbieter im ÖPNV der österreichischen Hauptstadt, anzuführen. Die Wiener Linien GmbH & Co KG, die mehr als 120 Fahrlinien quer durch die ganze Stadt verwaltet, sichert die Mobilität ihrer mehr als 875 Millionen jährlichen Kund/-innen, wobei sie diese sicher zu ihren Fahrzielen führt und begleitet. Das stadteneigene Verkehrsunternehmen betreibt 5 U-Bahnlinien (**U1**, **U2**, **U3**, **U4**, **U6**), bis zu 28 Straßenbahn- und mehr als 90 Stadtbus-Linien, die sowohl tagsüber, nachts als auch im 24-Stunden-Betrieb am Wochenende und an Feiertagen im Einsatz sind. Darüber hinaus wird der öffentliche Verkehr im Wiener Raum auch durch die bundeseigene ÖBB (Österreichische Bundesbahnen), die S-Bahn- und Regionalbahn-Linien mobilisiert und bewirtschaftet, unterstützt. Hierbei ist zu erwähnen, dass die ÖBB als zweitwichtigstes ÖPNV-Unternehmen in Wien fungiert.

In der Tabelle 5 wird u. a. ein Überblick über die Anzahl der Garnituren und Stationen der Wiener Linien für das Jahr 2011 präsentiert:

Tab. 5: Eigendarstellung der allgemeinen Daten zu den Wiener Linien, Stand 2011

 WIENER LINIEN	Anzahl Linien	Anzahl Fahrzeuge	Anzahl Haltestellen	Länge Liniennetz in km	Anzahl Fahrgäste 2011 (Mio.)
U-Bahn	5	862	101	74,2	567,6
Straßenbahn	28	760	1031	214,8	193,8
Bus	90	480	3320	648,4	113,6
Gesamt	123	2102	4452	937,4	875,0

Dank der immer breiter und robuster werdenden Infrastruktur der Wiener Linien – durch den Ausbau von bestehenden U-Bahn- oder Einführung neuer Straßenbahn- oder Buslinien⁷ –, benutzen die über 1,7 Millionen Einwohner/-innen der Stadt und ihre zahlreichen Pendler/-innen und Tourist/-innen die öffentlichen Fahrgelegenheiten von Jahr zu Jahr mehr. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen der Wiener Linien in den letzten 16 Jahren ist in der nachstehenden Abbildung 5 dargestellt:

Abb. 5: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jahresvergleich 1995-2011 (Wiener Linien 2012)



Laut internationalen Studien ist Wien die Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität, wobei einer der wichtigsten Faktoren dabei die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrsnetzes darstellt: neueste technische Ausstattung der Garnituren, Sauberkeit, qualifiziertes Personal usw. Kurz gesagt, man ist untertags oder nachts immer...

5.2 ... Sicher unterwegs durch Wien!

Die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien haben in den vergangenen Jahren beim Thema „Sicherheit“ in unterschiedlichen internationalen Vergleichsstudien oft am besten oder unter den bestplatzierten Verkehrsnetzen abgeschnitten. Studien wie die BEST-Untersuchungen, INSEC oder die Urban Audit Surveys sowie die Wiener Studie „Sicherheit im öffentlichen

⁷ Laut Angaben der Wiener Linien, investieren die Stadt Wien und das riesige Verkehrsunternehmen Wiener Linien jährlich mehrere Mio. Euro im Netzausbau, in Fahrzeuge und in Sicherheit. Online in Internet: URL:

<http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/channelView.do/pageTypeld/9322/channelld/> [19.02.2012]

Raum“ (2000) pointieren in den letzten Jahren die österreichische Hauptstadt beim Thema ÖPNV als eine der zufriedenstellendsten und sichersten europäischen Metropolen.

Die nationale Studie ...

5.2.1 ... Sicherheit im öffentlichen Raum...

...die schon im Jahr 2000 mittels einer Erhebung vom Institut für Konfliktforschung im Auftrag der Stadt Wien getätigt wurde, zeigt, dass in Wien das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste im ÖPNV eine stark positiv ausgeprägte Tendenz aufweist. (vgl. IKF 2000) 95 Prozent der 500 U-Bahnfahrergäste, die im Rahmen der Studie an unterschiedlichen U-Bahnstationen anhand eines Fragebogens befragt wurden, gaben an, sich bei der Fahrt sehr oder eher sicher zu fühlen, wobei erstere Einschätzung vermehrt angegeben wurde. Als signifikante Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden erwiesen sich unter anderem die Standorte der U-Bahnstationen, das Durchqueren und die Instandhaltung von Passagen, Anwesenheit von Randgruppen, die Geschlechtszugehörigkeit, ferner aber auch das Alter.

Allgemein zeigte die Studie, dass:

- das Sicherheitsgefühl an den einzelnen U-Bahnstationen deutlich divergierte;
- sich ausschließlich Frauen in den U-Bahnen eher unsicher fühlen und nachts oder teilweise am Abend manche Stationen sogar meiden;
- ältere Fahrgäste, insbesondere Personen zwischen 60 und 69 Jahren, sich relativ häufig unsicherer fühlen;
- nicht Kriminalitätsängste oder negative Erfahrungen Unsicherheitsgefühle im ÖPNV produzieren, sondern die Anwesenheit, sogar die Sichtbarkeit, der Anblick von Randgruppen (Alkohol- und Drogenabhängige, Obdachlose, hysterische Jugendliche oder "Ausländer/-innen");
- sich die Passant/-innen in den Passagen selbst ein wenig unsicherer fühlen als auf den Bahnsteigen der U-Bahnzügen;
- bauliche und gestalterische Rahmenbedingungen, die Pflege und Instandhaltung der U-Bahnpassagen, Überschaubarkeit/Einsehbarkeit, ausreichende Orientierungsmöglichkeiten, Belebtheit und gute Beleuchtung bei den Wiener Befragten eine große Bedeutung für das Sicherheitsempfinden im ÖPNV haben. (vgl. IKF 2000)

Vonseiten der Studie im Auftrag der Stadt Wien ist Wien eine Stadt, in welcher man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sicher unterwegs sein kann. Im internationalen Vergleich zeigt die ...

5.2.2 ... BEST Studie...

...vergleichbare Konklusionen. Die BEST (Benchmarking in European Service of Public Transport) Studie ist ein Non-Profit-Projekt, das zum ersten Mal im Jahr 2000 auf Initiative der Stockholmer Verkehrsverwaltung mit dem übergeordneten Ziel, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in den städtischen Gebieten Europas zu erhöhen, durchgeführt wurde. Die BEST Studie ist zugleich die einzige Studie in Europa, die in regelmäßigen Abständen Ergebnisse aus Kunden/-innenbefragungen zum Thema ÖPNV in verschiedenen Städten Europas (Oslo, Helsinki, Wien, Barcelona, Kopenhagen, Stockholm u. a.) vergleicht. Seit Anbeginn der Studie werden jährlich in den teilnehmenden Städten und ihrer Umgebung jeweils 1000 Fahrgäste über ihre Einstellung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln telefonisch befragt.

In Wien wurden jedes Jahr in allen Bereichen Werte erzielt, die über dem Städtedurchschnitt lagen (vgl. Wiener Linien 2002). Die befragten Fahrgäste gaben Noten zu Kategorien wie Angebot, Komfort, Informationen oder Verhalten des Personals. Im Themenblock *Sicherheit* wurde die graduelle Zustimmung zu folgenden Aussagen abgefragt: „*safety at stations and bus stops*“, „*safety on board busses and trains*“, „*safe traffic*“ (Dalborg/Tengblad 2005: 18). Bis 2010, als Wien zum letzten Mal bei der Studie teilgenommen hat, war die österreichische Donaumetropole in diesem Bereich Spitzenreiterin der internationalen BEST-Städterankings. Die nachstehende Tabelle 6 stellt die Ergebnisse dar, die Wien bei den jährlichen Erhebungen hinsichtlich der Fragestellung „*Personal Security and Safety*“ (*safety at stations and bus stops, safety on board buses and trains, safe traffic*) erhalten hat. Als Erstplatzierte liegt Wien 7 Jahre lang vor Oslo, Stockholm, Barcelona u. a. auf der Liste der europäischen (Haupt-)Städte. Jedoch kann man ab 2008 anhand der Tabelle beobachten, dass der Anteil der Fahrgäste, deren Sicherheitsgefühl im ÖPNV hoch oder eher hoch ist, verglichen zu den Vorjahren gesunken ist:

Tab. 6: Eigendarstellung der BEST-Studien Frage zum „*Personal Security and Safety*“ im ÖPNV in Wien: *partially/fully agree* (für 2002 bis 2010)

Partially/fully agree (dt.: stimme teilweise/völlig zu)										
„Personal security and safety - index										
<input type="checkbox"/> I feel secure at stations and bus stops										
<input type="checkbox"/> I feel secure on board busses and trains										
<input type="checkbox"/> I am not afraid of traffic accidents when using public transport“										
Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prozent der Befragten	88	86	86	82	81	81	87	76	72	74
Platzierung im Städteranking	1	1	1	1	1	1	1	3	4	4

Der Zweck des europaweiten BEST Surveys ist der Erfahrungsaustausch zwischen den teilnehmenden Verkehrsnetzwerken, um den ÖPNV kundenorientierter, wettbewerbsfähiger, kosteneffizienter und sicherer zu gestalten. (vgl. Wiener Linien Geschäftsbericht 2010: 23)

Eine weitere vergleichende Studie zu Unsicherheiten in europäischen Großstädten ist ...

5.2.3 ... INSEC...

...(Insecurities in European Cities), die vom Wiener Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie im Jahr 2002 durchgeführt wurde. Im Rahmen der Untersuchung wurden Bewohnerinnen und Bewohner aus Amsterdam, Budapest, Hamburg, Krakau und Wien befragt.

INSEC hat gezeigt, dass das subjektive Sicherheitsempfinden der Einwohner/-innen Wiens in der Stadt und in den öffentlichen Verkehrsmitteln allgemein sehr hoch (vgl. Eisenbach-Stangl/Stangl 2008: 19ff) und allgemein höher als in den anderen Vergleichsstädten (Hanak/Karazman-Morawetz/Stangl 2004: 58) ist. Darüber hinaus wurde aus den Ergebnissen und Folgerungen aus den Wiener Daten festgestellt, dass es in Wien kaum Gewalt und keine massiven Konflikte im öffentlichen Raum und dass es viel Vertrauen in die städtische Infrastruktur gibt (vgl. EC 2004b). Auch Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und deren Stationen sind publik zugängliche Einrichtungen, die niemanden ausschließen und trotzdem in Wien als allgemein sicher empfunden werden. Nach wie vor werden aber von einem geringen Befragtenanteil u. a. die U-Bahn und die U-Bahnstationen als unsichere Orte genannt. (vgl. Häberlin 2008: 7) Öffentliche Verkehrsmittel stellen einen mobilen Treffpunkt unterschiedlichster Personen und Lebensstile dar, die ab und an in Konflikt geraten können. Die Ergebnisse aus INSEC lassen jedoch vermuten, „dass eine funktionierende Infrastruktur einen kaum zu überschätzenden Beitrag zur subjektiven Sicherheit leistet. [Wien] ist zudem eine Stadt, in der Randgruppen (vorerst) [Winter 2002] kaum als Störer oder gar als potentiell <<gefährliche Klasse(n)>> wahrgenommen werden, und in der es bei allen Unterschieden der Ausstattung und Attraktivität verschiedener Stadtregionen zwar einiges an <<disorder>>, aber wenig Beispiele für flächigen oder sonst auffälligen physischen Stadtverfall gibt, auch keine notorischen <<no go areas>>, und keine Stadtteile, deren Bewohner/-innen an sich und per se ausgegrenzt sind“. (Hanak 2004: 22)

Statements dieser Art führen zugleich zum Gedanken über städtische Lebensqualität, die die...

5.2.4 ... *Urban Audit* Bürgerumfrage zum Themenmodul ÖPNV...

...näher behandelt. *Urban Audit* ist eine europaweite Datensammlung zur städtischen Lebensqualität, die bereits 1998 mit einer Pilotphase vom Statistischen Amt der Europäischen Union (EUROSTAT) und der Generaldirektion Regionalpolitik ins Leben gerufen wurde. Ziel der als telefonische Befragung europaweit durchgeführten Erhebung ist es, die unterschiedlichen Lebensverhältnisse in den europäischen Städten auf der Basis vergleichbarer Daten beobachten, beurteilen und vergleichen zu können. Die Datenerhebung erfolgt derzeit alle drei Jahre (2003/2004, 2006/2007, 2009), jedoch ist eine jährliche Datenerhebung für eine kleinere Anzahl von gezielten Variablen geplant. (vgl. EC 2012)

Wien, als eine der Städte, die bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Vorreiterwerte im EU-Kontext aufweist (vgl. VCÖ 2011), ist seit Anbeginn der Studie Teil davon und befindet sich auf Spitzenplätzen in den jeweiligen Untersuchungen bei der Frage bezüglich Zufriedenheit und Sicherheit im ÖPNV mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen. Nahezu 91 Prozent der im Jahre 2009 befragten Wiener/-innen behaupten sehr oder eher zufrieden mit dem öffentlichen Verkehr in Wien zu sein. Wien platziert sich an dieser Stelle auf den ersten Platz im internationalen Städtevergleich. (vgl. Gutfleisch 2009) Die 2009-er Einstellung gegenüber der Zufriedenheit im ÖPNV hat sich im Vergleich zu den Ergebnissen der Befragung in 2007 wenig bis gar nicht verändert, vor allem weil Wien als zweitzufriedenste europäische Stadt nach Helsinki angeführt wird. (vgl. EC 2007) Im Jahr 2004 platzierte sich Wien im Städte-Ranking an dritter Stelle, mit einer Zufriedenheitsrate von mehr als 75% aller Befragten. (vgl. EC 2004a) Mit der Zufriedenheit sind jedoch auch die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im ÖPNV streng verbunden. Die Ergebnisse der *Urban Audit* Untersuchungen lassen darauf schließen, dass Wien allgemein ein hohes Sicherheitsniveau im ÖPNV aufweist. Dieser Sicherheitslage wird schließlich auch von einer jüngeren Studie, eine ...

5.2.5 ... *Sicherheitsbezogene Umfrage der Wiener Linien 2009*...

... zugestimmt.

Das hohe Niveau des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste im Wiener Verkehr mit Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen wird ebenso von der Befragung bestätigt, die im Dezember 2009 von den Wiener Linien gemeinsam mit dem Meinungsforschungsinstitut makam durchgeführt wurde. (vgl. Wiener Linien 2009) 98 Prozent aller 500 befragten Personen gaben an, dass es ihnen wichtig ist, sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln sicher zu fühlen. Davon ausgehend, stellten die Befragten der Wiener Linien GmbH ein sehr gutes Zeugnis aus, denn mehr als 80% meinten, sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln sicher bis sehr sicher zu fühlen.

Eine der wichtigsten und sichtbarsten Maßnahmen, die das Wiener Verkehrsunternehmen für die Sicherheit seiner Fahrgäste einsetzt, stellt den Einsatz des Linienpersonals dar. Dieses steht mit Rat und Tat den Fahrgästen zur Seite und bemüht sich „um die Einhaltung der Hausordnung sowie der Beförderungsbestimmungen in den Stationen und Fahrzeugen“ und „bewirkt bei den Fahrgästen der Wiener Linien ein erhöhtes Sicherheitsgefühl“. (Wiener Linien 2009)

Im Rahmen des in der Arbeit beschriebenen Kontextes, sprich der Wichtigkeit der Problematik subjektiver Sicherheit der Fahrgäste im ÖPNV, stellt sich nun die Frage über das aktuelle Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste im Sommer des Jahres 2012. Die entsprechenden...



6 ... Forschungsfrage(n) und -hypothesen...

... werden innerhalb dieses *Kapitels 6* behandelt.

Entsprechend der vorangegangenen Ausführungen stehen im Mittelpunkt der Untersuchung folgende aufgegliederte...

6.1 ... Forschungsfrage(n)...

... zum Thema subjektives Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV:

- Wie sicher fühlen sich die Fahrgäste allgemein, wenn sie mit den Wiener Linien fahren?
- Unterscheidet sich das subjektive Sicherheitsgefühl im Tagverkehr vom Empfinden beim Nachtverkehr?
- Welches Verkehrsmittel, ob U-Bahn, Bus oder Straßenbahn, wird als das sicherste empfunden?
- Welche sind die Faktoren die im Wiener ÖPNV Unsicherheitsgefühle entstehen lassen?
 - o Geht das Unsicherheitsgefühl von Menschen oder von der Umgebung an sich aus?
 - o Fühlen sich Menschen unsicherer wenn sie alleine in einer Wiener Linien Station sind oder wenn sie sich unter vielen Menschen befinden?
 - o Sind es eher persönliche Erfahrungen oder Merkmale, wie z.B. die Geschlechtszugehörigkeit oder das Alter, die das Sicherheitsgefühl beeinflussen oder begründet sich die Unsicherheit der Fahrgäste mehr durch Sorgen über technische Merkmale und betriebliche Merkmale?
 - o Ist die Reputation des Mobilitätsanbieters auch ein wichtiger Faktor, der dazu beiträgt, dass sich Fahrgäste bei der Fahrt unsicher fühlen?

Die Liste der Fragen und zu klärenden Probleme findet an dieser Fragenaufzählung längst kein Ende, jedoch besteht die Notwendigkeit, sich auf eine markante Forschungsfrage zu konzentrieren:

Welche sind die Faktoren, die das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste
im Wiener ÖPNV beeinflussen?

und

Wie gliedern sich ortsabhängige Unterschiede in der Wichtigkeit dieser Faktoren?

Anders formuliert, sollen die im *Unterkapitel 4.1* beschriebenen Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden der Fragestellung unterzogen werden, inwieweit jeder einzelne Faktor von den Fahrgästen als unsicherheitsgenerierend beurteilt wird und inwieweit einzelne Faktoren häufiger als andere genannt werden. Die Wichtigkeit der jeweiligen Einflusskriterien wird sich anhand der unterschiedlichen Anzahl ihrer Nennungen zeigen.

Dennoch gibt es eine Reihe von ...

6.2 ... Forschungshypothesen...

... die über die subjektive Sicherheitslage im Wiener ÖPNV aufgestellt werden können. Wie die Studien im *Unterkapitel 5.2* zeigen, fühlen sich die Fahrgäste im Wiener ÖPNV allgemein sicher bis sehr sicher. Das führt zu einer ersten Annahme, dass für den Sommer 2012 die allgemeine subjektive Sicherheitslage im Wiener ÖPNV hoch bis sehr hoch ist. Auch im Vergleich zu anderen europäischen (Haupt-)Städten ist Wien eine Metropole, in der man zufrieden und eher sorglos mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein kann.

Darüber hinaus werden für Wien, basierend auf Ergebnisse diverser Studien⁸ zum Sicherheitsempfinden im ÖPNV, folgende Hypothesen (H) aufgestellt⁹:

- öffentliche Verkehrsmitteln werden von den Fahrgästen als sicherer empfunden wie Haltestellen **(H1)**;
- während der Reise im ÖPNV fühlen sich weibliche Fahrgäste unsicherer als männliche Fahrgäste **(H2)**;
- während der Reise im ÖPNV fühlen sich ältere Fahrgäste unsicherer als jüngere Fahrgäste **(H3)**;
- während der Reise im ÖPNV haben Fahrgäste mit einem höheren Ausbildungsgrad ein höheres Sicherheitsbefinden als Fahrgäste, die weniger gebildet sind **(H4)**;
- während der Reise im ÖPNV fühlen sich Fahrgäste in den späten Abendstunden weniger sicher als tagsüber, wenn natürliches Licht herrscht **(H5)**;
- während der Reise im ÖPNV fühlen sich Oftnutzer/-innen sicherer als Wenignutzer/-innen **(H6)**;
- der Bus wird von den Fahrgästen als das sicherste wahrgenommene öffentliche Verkehrsmittel im Personennahverkehrsnetz eingestuft, wohingegen die U-Bahn als das unsicherste Verkehrsmittel betrachtet wird **(H7)**.

⁸ Vgl. Alm/Lindberg 2000; Flade et al. 2004; Rölle 2004a; Rölle 2004b; Flade/Rölle 2004; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Desai et al. 2009; Kleinschmidt et al. 2009; Schlüter et al. 2010; Seebauer 2011

⁹ In der vorliegenden Arbeit werden die nachstehenden Begriffe wie folgt definiert und verwendet (s. dazu auch *Unterkapitel 7.1*):

- die *Zielpopulation* besteht aus in Wien wohnhafte Fahrgäste der Wiener Linien, die zum Zeitpunkt der Befragung älter als inklusive 15 Jahre waren;
- *ältere Fahrgäste* bezeichnen Personen älter als inklusive 65 Jahre;
- *Oftnutzer/-innen* sind Fahrgäste, die täglich bis mehrmals pro Woche öffentliche Fahrgelegenheiten der Wiener Linien nutzen. *Wenignutzer/-innen* bezeichnen Personen, die wenige Male monatlich bis seltener mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

Dass nicht Kriminalitätsängste oder negative Erfahrungen Unsicherheitsgefühle im ÖPNV produzieren, sondern die Anwesenheit, sogar allein der Anblick von Randgruppen (Alkohol- und Drogenabhängige, Obdachlosen, hysterische Jugendliche oder "Ausländer/-inenn"), gilt auch Forschungserkenntnis von einzelnen Studien. (vgl. IKF 2000) Für Wien wird jedoch angenommen, dass die Anwesenheit von Personen mit deviantem Verhalten im Verkehrsnetz das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wenig beeinflusst. Sprich, Fahrgäste fühlen sich bei der Fahrt mit Verkehrsmitteln der Wiener Linien sicher bis sehr sicher, obwohl ab und an Randgruppen anwesend oder gleichzeitig unterwegs sind. (vgl. Hanak 2004: 22)

Im Hinblick auf die Sicherheitsbilanz aus der BEST-Studie (s. *Unterkapitel 5.2.2*), die das große Vertrauen der Wiener Bevölkerung in den führenden stadt-eigenen Mobilitätsanbieter im ÖPNV hervorhebt, liegt des Weiteren für Wien die Vermutung vor, dass sich Fahrgäste der Wiener Linien wenig bis keine Sorgen über technische Gebrechen oder Verkehrsunfälle während der Fahrt machen.

Trotzdem sind persönliche Sicherheitsempfindungen sehr leicht zu beeinflussen und variieren stark auch nach anderen Faktoren wie zum Beispiel ein verschmutztes Reiseumfeld, Beleuchtung, Orientierungssystem, die Nähe zum Fahrer oder die Reputation des Mobilitätsunternehmens. Zu diesen Faktoren gibt es bis dato keine auf Wien bezogenen Studien. Aus diesem Grund können über weitere Einflusskriterien zum Wiener Sicherheitsempfinden im ÖPNV keine aussagekräftigen und relevanten Hypothesen aufgestellt werden. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden durch die Fahrgastbefragung, über die Prüfung der sieben geschlossenen Hypothesen (H1 – H7) hinaus, auch weitere Faktoren auf ihren Einfluss auf das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen der Wiener Linien ans Licht gebracht, getestet und deskriptiv beschrieben.

Sicherheit, als eines der wichtigsten Bedürfnisse des Menschen, ist von Mitmenschen schwer nachzuvollziehen und wenig einschätzbar und deswegen auch sehr aufwendig zu messen. Im nachstehenden *Kapitel 7* wird das...



7 ... Untersuchungsdesign...

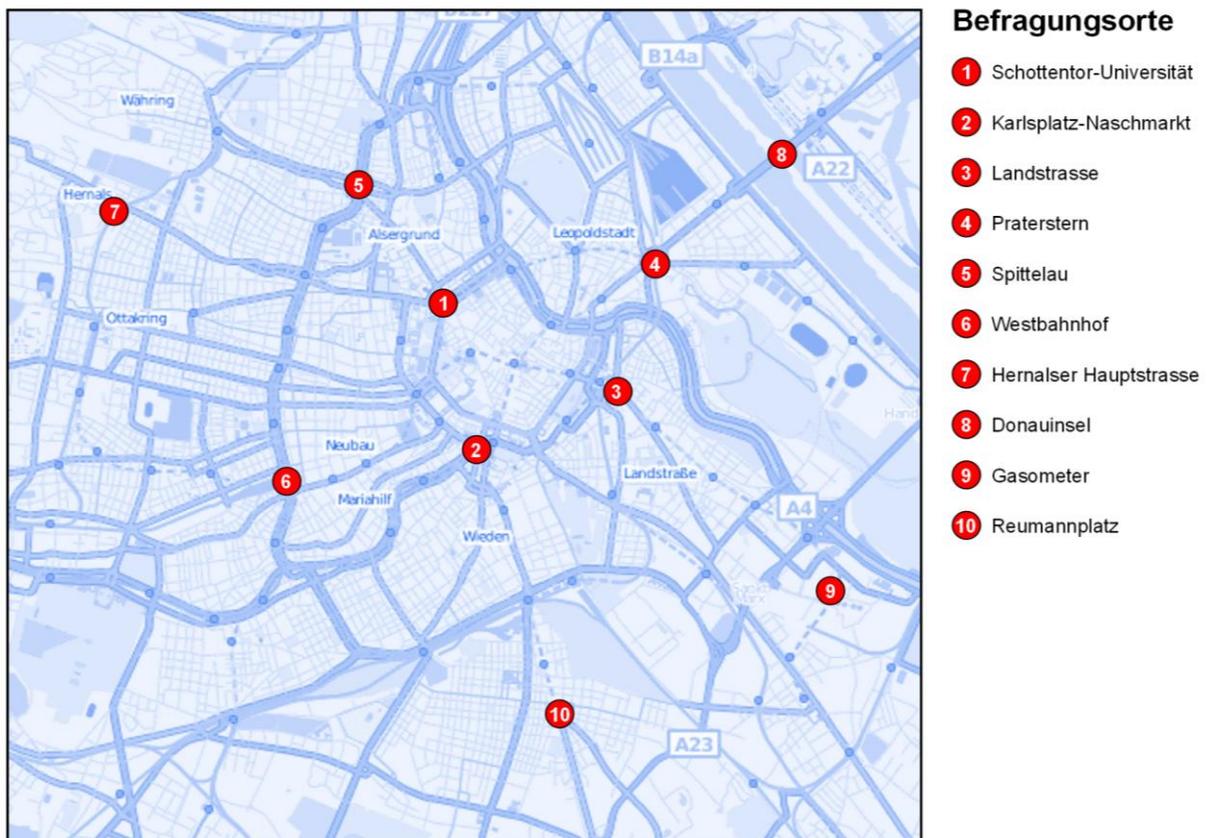
... beschrieben, welches der Messung der subjektiven Sicherheitslage und deren Einflussfaktoren zugrunde liegt.

Da die Empfindung von Sicherheit ausschließlich latent ist, bedarf es ausführlichen Überlegungen, die Gründe von Unsicherheit der Fahrgäste im ÖPNV und deren Einflussgrad auf den Gemütszustand der einzelnen Fahrgäste zu ermitteln. Demzufolge steht die Sicherheitsforschung vor der Problematik und zugleich vor der Herausforderung, die Erhebung des Sicherheitsempfindens so genau und unbeeinflusst wie möglich zu tätigen. Die Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Wiener ÖPNV werden in der vorliegenden Studie als Indikatoren für die persönliche Sicherheitslage betrachtet.

Wie? Die Methode die zur Einschätzung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste der Wiener Linien und der Bewertung der Kriterien, die sie beeinflussen, herangezogen wird, entspricht einer quantitativ gerichteten Querschnitterhebung, die in Form einer persönlichen Fahrgastbefragung mittels standardisiertem Fragebogen erfolgte.

Wo? Orte der Befragung waren sowohl unterschiedliche Wiener Linien Haltestellen in ganz Wien sowie ihre Umgebung. Begründung für das Vorgehen stellt die Annahme dar, dass sicherheitsbezogene Antworten zur Befindlichkeit der Fahrgäste im ÖPNV nur vor Ort erhoben werden können. (vgl. Schlüter et al. 2010: 2) Die zehn Befragungsorte, wie in der Abbildung 6 grafisch dargestellt, wurden so ausgewählt, dass sie Treffpunkt von mindestens drei Verkehrslinien sind und täglich von größeren Menschenmengen durchquert werden.

Abb. 6: Eigendarstellung der Befragungsorte in Wien



Wann? Die Zeitspanne, in der die einmalige Datenerhebung zu verschiedenen Tageszeiten zwischen 09:00 und 21:00 Uhr stattgefunden hat, erstreckte sich auf den Monat Juli des Jahres 2012. Die gewählte Befragungszeit hatte das Ziel, die Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten möglichst effektiv zu beachten.

An dieser Stelle ist es notwendig zu erwähnen, dass laut der Wiener Linien *Leitlinien für ein geregeltes Miteinander* (2011: 2), in den öffentlichen Fahrzeugen verboten ist, „Werbematerial zu verteilen, Waren anzubieten und zu verkaufen, Sammel- und Unterschriftenaktionen sowie Befragungen durchzuführen“ - es sei denn, man besitzt eine Genehmigung der Wiener Linien. Diese wurde vor der Durchführung der Befragung von der Autorin eingeholt.

7.1 Grundgesamtheit und Beschreibung der Stichprobe

Die Grundgesamtheit, die sachlich, zeitlich und örtlich abgegrenzte Menge von Merkmalsträger/-innen (vgl. V. d. Lippe/Kladroba 2002: 230), besteht in diesem Fall aus in Wien wohnhaften Fahrgästen der Wiener Linien, die zum Zeitpunkt der Befragung älter als inklusive 15 Jahre waren. Wiener/-innen verfügen über ein vergleichbares, verlässliches und reichhaltiges Erfahrungswissen, welches in diesem Bereich der Sicherheitsforschung die wichtigste Erkenntnisquelle darstellt. Tabelle 7 präsentiert eine detaillierte Alters- und Geschlechtsstruktur der Grundgesamtheit:

Tab. 7: Verteilung der Grundgesamtheit (GGH) aufgrund von Eigenberechnungen nach dem Wiener Bevölkerungsstand 2011 (nach Statistik Austria 2011: 234-236)

In Wien wohnhafte Bevölkerung am 01.01.2011			
Summierte GGH	1469793 Personen		
Alter	Geschlecht		
	Männlich (Anteil an GGH)	Weiblich (Anteil an GGH)	
15 bis 65 Jahre	581115 (39,5%)	599741 (40,8%)	∑ 1180856 (80,3%)
65- Jahre und älter	115071 (7,8%)	173866 (11,8%)	∑ 288937 (19,7%)
	∑ 696186 (47,4%)	∑ 773607 (52,6%)	

Es wird angenommen, dass Tourist/-innen oder Personen die nicht in Wien leben, die Wiener Linien viel zu wenig nutzen, um ein für die vorliegende Studie aussagekräftiges Urteil zu äußern. Die Vergewisserung, dass die befragten Personen in Wien wohnhaft sind, ereignete sich anhand einer einfachen, im Fragebogen nicht eingetragenen Filterfrage am Anfang des Befragungsgesprächs. Dementsprechend enthält die Stichprobe nur Personen, die angegeben haben, in Wien wohnhaft zu sein.

Die Verteilung der erhobenen Stichprobe nach Alter und Geschlecht wird anhand der zusammenfassenden nachstehenden Tabelle 8 zur Schau gebracht:

Tab. 8: Verteilung der Stichprobe

Proportional geschichtete Stichprobe			
Umfang	218 Personen		
Alter	Geschlecht		
	Männlich (Stichprobenanteil)	Weiblich (Stichprobenanteil)	
15 bis 65 Jahre	88 (40,4%)	92 (42,2%)	Σ 180 (82,6%)
65- Jahre und älter	17 (7,8%)	21 (9,6%)	Σ 38 (17,4%)
	Σ 105 (48,2%)	Σ 113 (51,8%)	

Um zufriedenstellende (inhaltlich sinnvoll interpretierbare) Ergebnisse zu erreichen, wurde technisch die Stichprobe von über 200 Personen so ausgewählt, dass sie in Bezug auf ausgewählte Quotenmerkmale (Geschlecht und Alter) der Zusammensetzung der Untersuchungspopulation entspricht.

Die im Monat Juli (2012) durchgeführte Datenerhebung beinhaltet insgesamt 220 Interviews, die jedoch nach der Ein- und Durchsicht aller von den Befragten angegebenen Informationen auf 218 verwertbare Fragebögen reduziert wurde.

Eine detaillierte demografische Beschreibung der proportional geschichteten Stichprobe wird in Tabelle 9 präsentiert:

Tab. 9: Demografische Beschreibung der Stichprobe

Merkmal		Anzahl Merkmalsträger/-innen	
		Abs. Häufigkeiten	gültige Prozent
Geschlecht	Männlich	88	40,4
	Weiblich	92	42,2
Alter	15 - 24	51	23,4
	25 - 44	66	30,3
	45 - 64	63	28,9
	65 - 74	26	11,9
	75 und älter	12	5,5
	keine Angabe	0	100
Höchste abgeschlossene Ausbildung	Pflichtschule ohne Lehre	18	8,3
	Pflichtschule mit Lehre	16	7,3
	BMS	18	8,3
	AHS	56	25,7
	BHS	37	17,0
	Hochschule	73	33,5
	keine Angabe	0	100
Gesamtanzahl der Befragten		218	100

Somit waren 52 Prozent der Befragten Frauen, 48 Prozent Männer, 82 Prozent Personen zwischen 15 und 65 Jahre alt, 18 Prozent 65 Jahre und älter. Es wurden mehr Frauen als Männer befragt, zum einen, weil in der Stadtbevölkerung Frauen leicht überrepräsentiert sind, zum anderen, weil Frauen sich anderen Studien zufolge generell eher unsicher fühlen als Männer und deshalb ihre Wahrnehmungen breiter berücksichtigt werden sollten. (vgl. IKF 2000) Ähnliches gilt auch für die Verteilung der Stichprobe nach dem Alterskriterium, allerdings unter der Berücksichtigung der Tatsache, dass die ältere Bevölkerung ein eher niedrigeres Sicherheitsgefühl im ÖPNV aufweist als die jüngere Population.

Darüber hinaus werden in der vorliegenden Arbeit die nachstehenden Begriffe wie folgt definiert und verwendet:

- *ältere Fahrgäste* bezeichnen Personen älter als inklusive 65 Jahre;
- *Oftnutzer/-innen* sind Fahrgäste, die täglich bis mehrmals pro Woche öffentliche Fahrgelegenheiten der Wiener Linien nutzen. *Wenignutzer/-innen* bezeichnen Personen, die wenige Male monatlich bis seltener mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

Wie die Befragungsunterlage aufgegliedert wurde, wird im folgenden Abschnitt ausführlich erläutert.

7.2 Fragebogenkonstruktion und Pretest

Die...

7.2.1 ... Konstruktion des Fragebogens...

... basiert auf die Hypothesenaufstellung (s. *Unterkapitel 6.2*) und auf die deskriptiven Ziele der vorliegenden Arbeit. Der Fragebogen (s. Anhang *Befragungsunterlage*) ist in drei thematische Blöcke wie folgt gegliedert: **A)** Nutzungsverhalten und allgemeine subjektive Sicherheitslage; **B)** Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens im Wiener ÖPNV; **C)** Demografische Merkmale. Die endgültige Version der Befragungsunterlage beinhaltet insgesamt acht geschlossene (standardisierte) (Nr. 1 – 6, 8, 9) Fragen, bei deren Antwortmöglichkeiten von den Befragten nur *eine einzige* Replik genannt werden kann, und eine einzige offene Frage (Nr. 7). Die Geschlechtszugehörigkeit der interviewten Personen sowie das Befragungsdatum und die Fragebogennummer wurden vom Interviewer direkt in die jeweils dafür markierten Fragebogenfelder eingetragen. Darüber hinaus enthält der Fragebogen keine Mehrfachantwortensets und jede einzelne geschlossene Frage verfügt über die Antwortkategorie „k. A.“ (bedeutend „weiß nicht, keine Angabe, will mich nicht äußern“), die jedwelche Verweigerung der Fragebeantwortung festhalten sollte.

Infolge der im Fragebogen nicht eingetragenen Filterfrage, ob der/die Befragte/-r in Wien wohnhaft sei, wurden Personen, die nicht zur definierten Grundgesamtheit gehörten, nicht weiter befragt.

Die Hauptbefragung startet mit der Frage nach der Häufigkeit der Nutzung von Linienbusse, Straßenbahnen und U-Bahnen. Die nächste Frage widmet sich der Einschätzung der sichersten und unsichersten öffentlichen Verkehrsmittelart, wobei gleich in der dritten Frage die Einschätzung zur sichersten Tageszeit erhebt wird. Ob sich die Fahrgäste in den Verkehrsmitteln oder eher in Haltestellen sicherer fühlen, wird durch die darauffolgende vierte Frage ans Licht gebracht. Mittels der Frage 5 und 6 werden nach dem Modell der „Likert-Skala“, sprich der Technik der Einstellungsmessung, zuerst der Grad der Zustimmung und schließlich der Grad der gefühlten Sicherheit mit Bezug auf eine Reihe von Faktoren, die das Sicherheitsempfinden im ÖPNV beeinflussen, erhoben. Das heißt, dass die befragten Personen die Aussage einer Frage umso mehr als positiv bewerten, je weniger der genannte Faktor ihre subjektive Sicherheit während der Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflusst. Um die Tendenz der Befragten, die mittlere, eher neutralen Antwortkategorie einer 5-er Skala zu wählen, auszuschließen, wurden die Antwortmöglichkeiten nur in vier Kategorien gegliedert (z.B. „sehr sicher“, „eher sicher“, „eher unsicher“, „sehr unsicher“). Aufgrund der erforschten Tatsache, dass die Aufmerksamkeit der Befragten eine Spannungskurve definiert, die ihren Höhepunkt im zweiten Drittel der Befragungszeit aufweist (vgl. Diekmann 2002: 414), wurden dies zwei wichtigen Fragen Nr. 5 und 6 zum Sicherheitsempfinden analog der Spannungskurve platziert, sprich im mittleren Teil des Fragebogens.

Um in der Befragungsunterlage fehlende Einfluss-Faktoren auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV zu identifizieren, bietet die Frage 7 die Möglichkeit weitere nicht genannte Aspekte offen zu ergänzen. Die abschließenden beiden Fragen notieren das Alter und die höchste abgeschlossene Ausbildung und vervollständigen zugleich die in dieser Studie relevanten demografischen Analysedaten der Befragten.

Vor der Datenerhebung mit der endgültigen Befragungsunterlage wurde ein...

7.2.2 ... Pretest...

... mit insgesamt 10 Fragebögen (5% der im Vorfeld vorgesehenen Stichprobengröße) durchgeführt.

Das Testen des Fragebogens diente der Ermittlung der durchschnittlichen Befragungszeit sowie der Prüfung der Verständlichkeit von Fragen (vgl. Diekmann 2002: 415). Darüber hinaus gab der Pretest Hinweise über die Notwendigkeit der Umschreibung einiger Fragebatterien und die Reaktion der Befragten gegenüber einzelner abgefragten Schwerpunkte. Mit Bezug auf die Ergebnisse des Pretests wurde die finale Version des Fragebogens entwickelt und für eine leichtere und benutzerfreundliche Nutzung umgestaltet. In welcher Art und Weise die Daten ausgewertet wurden und welche statistischen Verfahren angewendet wurden, wird im folgenden *Kapitel 8* ausführlich präsentiert. Hier geht es um die...



8 ... Codierung und Auswertung der Daten.

Da im Rahmen der Befragung ein großes Volumen von Querschnittdaten erhoben wurde, basiert die Auswertung der Ergebnisse auf computerunterstützte Technik. Die Informationen aus den 218 Fragebögen wurden in das Software-Paket IBM SPSS Statistics 19 eingetragen und anhand von Häufigkeitstabellen, Kreuztabellen, Ausrechnung von Reliabilitätskoeffizienten (s. dazu *Unterkapitel 8.1.2*), Bildung von Indizes (s. dazu *Unterkapitel 8.2*) und der Betrachtung diverser Zusammenhangsmaße (s. dazu *Unterkapitel 8.3*) ausgewertet und interpretiert. Die von der Autorin verfassten Grafiken zu den Auswertungen im *Kapitel 9* wurden im Microsoft Excel 2010 erstellt.

Insgesamt enthält der für die Ergebnisberechnungen verwendete Datensatz¹⁰ 50 Variablen (Stand September 2012), wobei davon 42 unmittelbar dem Fragebogen entstammen.

Der *Name der Variablen*, deren Abstammungsquelle direkt die Befragungsunterlage darstellt, bildet sich aus drei Komponenten (z.B. *A_4_sich_Ort* oder *C_9_Bildung*): der erste Teil, ein Buchstabe, repräsentiert den Fragebogenteil dem die Variable entstammt (A: Nutzungsverhalten und allgemeine subjektive Sicherheitslage; B: Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens im Wiener ÖPNV; C: Demografische Merkmale), der zweite Teil besteht aus einer Ziffer von 1 bis 9, die der Fragennummer im Fragebogen entspricht, während der dritte Teil die Abkürzung des erhobenen Merkmals kennzeichnet. Alle für die vorliegenden Auswertungen verwendeten Variablen sind detailliert im Anhang (s. *SPSS Variablen zur Befragungsunterlage*) aufgelistet.

8.1 Gütekriterien der Messung

Die Datenerhebung in Rahmen der vorliegenden Arbeit zielt auf die Tatsache, objektive, zuverlässige und gültige Aussagen über die Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV formulieren zu können. Aus diesem Grund besteht die Notwendigkeit auf die Objektivität, Reliabilität und Validität, als zentrale Gütekriterien eines sozialwissenschaftlichen Messinstruments, einzugehen.

¹⁰ Der erhobene Datensatz birgt in sich ein sehr großes Potenzial weitere Analysen, die über die vorliegende Arbeit hinaus reichen würden, durchzuführen. Aus diesem Grunde wurde der Datensatz für die Prüfung der Hypothesen und die Beschreibung anderer für die Arbeit relevanten Ergebnisse in einem für sein Potenzial nicht ausschöpfenden Ausmaß verwendet.

8.1.1 *Objektivität...*

... bringt zum Ausdruck, die Unabhängigkeit der Messung von der Person, die das Messinstrument anwendet und die Messung betreibt. (vgl. Diekmann 2002: 216) Obwohl alle Interviews von der Verfasserin der Arbeit durchgeführt wurden, lag während der Befragung die Aufmerksamkeit u. a. darauf, möglichst keine Störfaktoren, wie Äußerung eigener Meinungen der Interviewerin oder Einflüsse anderer auf die Antworten der Befragten, in die Erhebung der Rohdaten einfließen zu lassen. Die Durchführungsobjektivität ist auch dadurch gegeben, dass durch den hohen Standardisierungsgrad der Befragungsunterlage, die für die Befragung der Fahrgäste der Wiener Linien entwickelt wurde, die Konstanz der Diskussionsbasis mit den Befragten gesichert und die Devianz vom Befragungsthema vermieden wurde. Die Standardisierung des Fragebogens gewährleistet gleichzeitig auch die Auswertungsobjektivität, die sich ebenso in der computerunterstützten Berechnungsmethode mittels SPSS widerspiegelt.

8.1.2 *Reliabilität...*

... eines Messinstruments wird von Diekmann (2002: 217) als das „Maß für die Reproduzierbarkeit von Meßergebnissen“ definiert, währenddessen die Methode der Reliabilitätsbestimmung wichtige Informationen über die Zuverlässigkeit und Genauigkeit des Messinstruments, bei wiederholter Messung immer die gleichen inhaltlichen Daten zu liefern, gibt.

Um die interne Konsistenz¹¹ des Fragebogens zum subjektiven Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV auszudrücken, wurde aus der breiten Palette der Methoden der Reliabilitätsbestimmung die Konsistenzmethode, sprich die Berechnung des Cronbach's Alpha Koeffizienten ausgewählt. Diese besagt, „dass die Zuverlässigkeit von Urteilen um so besser ist, je stärker die einzelnen Urteile miteinander korrelieren und je größer die Anzahl der Urteile sind, die miteinander verglichen werden“. (Rölle et al. 2002: 24) Der Grund für die Auswahl dieser Reliabilitätsbestimmungsvorgangs stellt die Tatsache dar, dass dieser Koeffizient besonders effizient interpretiert werden kann, wenn die Items unterschiedliche Bereiche innerhalb eines einzelnen Konstrukts (vgl. Cortina 1993: 103), wie in diesem Fall den multilateralen Begriff der subjektiven Sicherheit im ÖPNV, messen. Dieser Koeffizient berücksichtigt die Interkorrelation aller Items der Fragebatterie, kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen, während ab einem Wert über 0,7 und mehr der Koeffizient für ein gutes, zuverlässiges und konsistentes Messinstrument steht. (vgl. Diekmann 2002: 220f) Je höher die Anzahl der Items und der Befragten, desto höhere Werte des Messindikators sind zu erwarten. Angestrebt sind Werte so hoch wie möglich.

¹¹ Interne Konsistenz bedeutet, dass die einzelnen Items mit der Gesamtheit der übrigen Items einer Fragebatterie zusammenhängen.

Der Cronbach's Alpha Koeffizient wurde zwecks des Reliabilitätstests mittels SPSS hauptsächlich auf die Hauptfragen Nr. 3 und 6 angewandt, die, in Form von „Likert-Skalen“ diverse Einstellungen zum Sicherheitsempfinden¹² der Befragten messen.

Die Bestimmung des Reliabilitätskriteriums der multiplen Indikatorenskalen für die genannten Hauptfragen liefert folgende Ergebnisse:

- Bei der **Frage 3**, die auf einer vierstufigen Skala von sehr sicher bis sehr unsicher nach der Einschätzung des Sicherheitsempfindens zu fünf unterschiedlichen Tageszeiten fragt, weist der Cronbach's Alpha Koeffizient einen Wert von 0,743 auf. Tabelle 10 stellt die genauen Angaben der Berechnung des Koeffizienten, wie u. a. die zu diesem Zweck ausgewählten Variablen, dar:

Tab. 10: Reliabilitätsstatistik für die Skala zur Einschätzung des Sicherheitsempfindens zu unterschiedliche Tageszeiten

Reliabilitätsstatistik für die Skala zur Einschätzung des Sicherheitsempfindens zu unterschiedliche Tageszeiten		
RELIABILITY	Cronbach's Alpha	Anzahl der Items
/VARIABLES=A_3_tz_morgens A_3_tz_vor_mittags A_3_tz_nachmittags A_3_tz_abends A_3_tz_nachts /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA.	.743	5

Obwohl die Fragebatterie nur fünf Items hat, liegt der Wert des Cronbach's Alpha Koeffizienten im positiven Akzeptanzbereich. Das heißt, dass die Fragebatterie für die Messung des Sicherheitsempfindens zu unterschiedliche Tageszeiten reliabel ist und sehr wohl zu weiteren Interpretationen der Auswertungsergebnisse herangezogen werden kann.

- **Frage 6**, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bei der Anwesenheit einer Vielzahl von Faktoren, die den Gemütszustand der Fahrgäste im ÖPNV beeinflussen, auf einer vierstufigen Skala von sehr sicher bis sehr unsicher misst, wurde bei der Zuverlässigkeitsmessung in zwei Teile eingeteilt. Die Einteilung entspricht des Konstrukts der Frage im Fragebogen: mittels denselben zwölf Fragen wird einerseits erhoben wie sicher sich Fahrgäste in Verkehrsmitteln und andererseits in Haltestellen fühlen. Sowohl die Skala zur Erhebung des Sicherheitsgefühls in Verkehrsmittel, als auch die diejenige die das Sicherheitsempfinden in Haltestellen misst, haben sich nach der Berechnung des Cronbach's Alpha Koeffizienten als sehr zuverlässig und genau für die Messung des Sicherheitsgefühls im ÖPNV erwiesen.

¹² Die genannten Fragebatterien ermitteln anhand einer Reihe von Items den Grad der Zustimmung bzw. den Grad der gefühlten Sicherheit mit Bezug auf unterschiedliche Faktoren, die das Sicherheitsempfinden im ÖPNV beeinflussen.

In der Tabelle 11 werden die Resultate dieses Reliabilitätstests für die zwei verschiedenen Skalen aufgelistet:

Tab.11: Reliabilitätsstatistiken für die Skala zur Messung des Sicherheitsgefühls in Verkehrsmitteln und Haltestellen

Reliabilitätsstatistiken für die Skala zur Messung des Sicherheitsgefühls in Verkehrsmitteln		
RELIABILITY	Cronbach's Alpha	Anzahl der Items
/VARIABLES=B_6_VK_a B_6_VK_b B_6_VK_c B_6_VK_d B_6_VK_e B_6_VK_f B_6_VK_g B_6_VK_h B_6_VK_i B_6_VK_j B_6_VK_k B_6_VK_l /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA.	.827	12
Reliabilitätsstatistiken für die Skala zur Messung des Sicherheitsgefühls in Haltestellen		
RELIABILITY	Cronbach's Alpha	Anzahl der Items
/VARIABLES=B_6_H_a B_6_H_b B_6_H_d B_6_H_e B_6_H_f B_6_H_g B_6_H_h B_6_H_i B_6_H_j B_6_H_k B_6_H_l B_6_H_m /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA.	.817	12

Den Ergebnissen der Zuverlässigkeitsbestimmung durch den Cronbach's Alpha Koeffizienten entsprechend, wird den Skalen zur Messung des Sicherheitsgefühls in Verkehrsmitteln und in Haltestellen eine sehr hohe Reliabilität zugeschrieben.

Zumal die Items der **Frage 6** die Bausteine für die Indizes zum allgemeinen Sicherheitsempfinden der Stichprobe darstellen, wurde die Reliabilität der Fragebatterie zusätzlich mit der Methode der Testhalbierung („Split-half-Reliabilität“) geprüft. Dabei wurden die in SPSS codierten Items automatisch in zwei Hälften aufgeteilt und untereinander korreliert. Inhaltlich repräsentiert der erste Teil der Items die Erhebung zum Sicherheitsempfinden in Verkehrsmitteln, während Teil zwei, anhand der gleichen Fragen¹³, die gefühlte Sicherheit in Haltestellen misst. Dementsprechend ist die wichtige Voraussetzung, dass alle Items dasselbe Merkmal – in diesem Fall das Sicherheitsempfinden – messen, für die Anwendung der Split-half-Methode erfüllt. Nachstehend werden in der Tabelle 12 die Ergebnisse präsentiert:

¹³ Sowohl die Item-Batterie zur Erhebung des Sicherheitsempfindens in Verkehrsmitteln sowie auch diejenige zur Messung dieses Merkmals in Haltestellen, beinhalten jeweils eine Frage, die man nur im Bezug auf diesem spezifischen abgefragten Kontext beantworten kann, sprich: 6.c.VK. „Wie sicher fühlen Sie sich bei der Fahrt in den Verkehrsmitteln, wenn Sie sich weit weg vom Fahrer/ von der Fahrerin befinden?“ bzw. 6.m.H. „Wie sicher fühlen Sie sich bei der Fahrt in den Haltestellen, wenn sich in den Haltestellen Geschäfte, Imbissbuden vorfinden?“ Diese zwei ortsspezifischen Fragen wurden im Split-half-Reliabilitätstest, im Unterschied zu den ersten Tests anhand des Cronbach's Alpha Koeffizienten, nicht einbezogen.

Tab. 12: Split-half-Reliabilitätstest

Split-half-Reliabilitätstest			
Cronbachs Alpha			
a. B_6_VK_a B_6_VK_b B_6_VK_c B_6_VK_d B_6_VK_e B_6_VK_f B_6_VK_g B_6_VK_h B_6_VK_i B_6_VK_j B_6_VK_k B_6_VK_l	Teil 1	Wert	.819
		Anzahl der Items	11 ^a
b. B_6_H_a B_6_H_b B_6_H_d B_6_H_e B_6_H_f B_6_H_g B_6_H_h B_6_H_i B_6_H_j B_6_H_k B_6_H_l	Teil 2	Wert	.809
		Anzahl der Items	11 ^b
	Gesamtzahl der Items		22
Korrelation zwischen Formen			.925
Spearman-Brown-Koeffizient			.961
Guttman's Split-Half-Koeffizient			.961

Alle im Reliabilitätstest berechneten Koeffizienten (Cronbach's Alpha, Spearman-Brown, Guttman's Split-Half-Koeffizient) zur Prüfung der Reliabilität und Interkorrelation der Items demonstrieren, durch ihre nahe an Eins grenzenden Werte, eine sehr hohe Zuverlässigkeit der Befragungsunterlage (vgl. Engs 1996: 303) und verweisen in gleichermaßen auf ihre hohe Messgenauigkeit. Aus diesem Grund werden auch diese beiden Skalen zur Messung des Sicherheitsgefühls in Verkehrsmitteln und in Haltestellen in weitere Interpretationen der Auswertungsergebnisse einbezogen.

Im Rahmen der Reliabilitätsbestimmung wurde auch die Fragebatterie mit der Nr. 5, die auf einer vierstufigen Zustimmungsskala u. a. nach diverse Motive für die Vermeidung öffentlicher Verkehrsmitteln fragt, getestet. Allerdings, auf Grund der geringen Anzahl von nur drei Items, schien eine Interpretation anhand des Cronbach's Alpha Koeffizienten nicht aussagekräftig zu sein.

Wenngleich Objektivität und Reliabilität notwendige Minimalanforderungen an ein Messinstrument sind, sollte dieses in gleichermaßen valide sein. (vgl. Diekmann 2002: 223)

8.1.3 Validität...

... ist ein Gütekriterium, welches den Nachweis macht, dass ein Verfahren tatsächlich dasjenige Merkmal erfasst und misst, welches es messen soll, um schließlich kein anderes Konzept darzustellen.

Im Rahmen der Validitätsanalyse wird auf die Kontent- oder Inhaltsvalidität Bezug genommen, die primär

- die Herstellungsprozedur der Befragungsunterlage,
- dessen inhaltliche Verbindung zur theoretischen Untermauerung des zu messenden Merkmals und
- ob der Itempool den Merkmalsbereich hinreichend genau repräsentiert,

überprüft. (vgl. Diekmann 2002: 224ff) Gleichzeitig wird durch die Inhaltsvalidität festgestellt, ob die aus dem Itemsuniversum für die Merkmalsmessung ausgewählten Befragungspunkte, für das gesetzte Forschungsziel die zutreffenden sind.

Um den hohen Anspruch zu erfüllen, eine valide Befragungsunterlage zu sein, beruht die Operationalisierung des Sicherheitsbegriffs und dessen Einflussfaktoren, sowie die Konstruktion und die endgültige Version des Fragebogens zum subjektiven Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV auf folgende Vorgehensweisen:

- Literaturrecherche zum Thema subjektives Sicherheitsempfinden im ÖPNV (s. *Unterkapitel 3.1*),
- Literaturrecherche zur Messung des subjektiven Sicherheitsempfindens im ÖPNV (s. *Unterkapitel 3.2* und *5.2*),
- Aufstellung der Liste der Faktoren, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im ÖPNV beeinflussen, infolge einer gründlichen Recherche der Forschungslandschaft und einer Reihe von themenspezifischen Studien (s. *Kapitel 4*),
- Hypothesenaufstellung (s. *Unterkapitel 6.2*),
- Einholung der Interessen und Bedürfnisse des Mobilitätsträgers Wiener Linien GmbH & Co KG zum Thema subjektives Sicherheitsempfinden in den eigenen Verkehrsmitteln und Haltestellen (Emailkorrespondenz),
- Pretest des Fragebogens.

Darüber hinaus, schließt die Arbeit an umfangreiche Erkenntnisse und praktische Erfahrungen aus mehreren Jahrzehnten der Verkehrs-, Sicherheits- und Mobilitätsforschung an. Der in diesem Rahmen entwickelte Fragebogen dient zur Erhebung des subjektiven Sicherheitsempfindens im Wiener ÖPNV und der Messung der Einstellung der Fahrgäste gegenüber diversen Faktoren, die ihr Gefühl der Sicherheit beeinflussen. Aus diesem Grund stellt es für die Forschungslandschaft eine Bereicherung im Prozess der Messung des subjektiven Sicherheitsempfindens dar.

8.2 Indexbildung

Über den Einsatz der resultierten Variablen in Häufigkeitsauszählungen, Kreuztabellen, Berechnung von Zusammenhangsmaßen und grafischen Darstellungen hinaus, trugen spezifische Variablen zur Bildung von drei repräsentativen Indizes bei.

Die ersten zwei Indizes messen das allgemeine Sicherheitsempfinden der Fahrgäste in Verkehrsmitteln bzw. in Haltestellen, während der dritte Index die Nutzungsfrequenz der Befragten wiedergibt.

Die ...

8.2.1 ... Indizes für das allgemeine Sicherheitsempfinden...

... der Stichprobe in öffentliche Verkehrsmitteln und Haltestellen, finden ihren Ursprung in einem Variablenbündel, der der Frage 6 aus dem Fragebogen entstammt. Diese Fragebatterie erfasst, auf einer vierstufigen Skala von sehr sicher bis sehr unsicher, das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bei der Anwesenheit einer bunten Palette von Faktoren, die den persönlichen Gemütszustand im ÖPNV beeinflussen. Die insgesamt zwölf Items werden für Situationen einerseits in öffentlichen Verkehrsmitteln, andererseits in Haltestellen abgefragt. Demzufolge wurden für die Quantifizierung der subjektiven Sicherheitslage der Stichprobe zwei Indizes gebildet, die unabhängig voneinander den sicherheitsbedingten Gemütszustand jeweils in den Verkehrsmitteln und in den Haltestellen messen.

Der erste Index, der das allgemeine Sicherheitsempfinden der Stichprobe in öffentlichen Verkehrsmitteln registriert um schließlich dessen Grad in vier Kategorien, sprich „sehr sicher“, „eher sicher“, „eher unsicher“, „sehr unsicher“ zu interpretieren, wurde anhand der folgenden zwölf Variablen aus der Tabelle 13 erstellt:

Tab. 13: Index für das allgemeine Sicherheitsempfinden in öffentlichen Verkehrsmitteln

Index	Basisvariablen für die Indexbildung
Index_VK	B_6_VK_a, B_6_VK_b, B_6_VK_c, B_6_VK_d, B_6_VK_e, B_6_VK_f, B_6_VK_g, B_6_VK_h, B_6_VK_i, B_6_VK_j, B_6_VK_k, B_6_VK_l

Die Bildung des Index basiert auf die Summierung der Variablenwerte und das darauffolgende Umcodieren der ausgezählten Ergebnisse in die neuen oben genannten vier Kategorien.

Eine analoge Vorgehensweise charakterisiert die ebenso die Bildung des zweiten Index zur Messung des Sicherheitsempfindens in Haltestellen. Die nachstehende Tabelle 14 zeigt die Basiskomponenten dieses Index:

Tab. 14: Index für das allgemeine Sicherheitsempfinden in Haltestellen

Index	Basisvariablen für die Indexbildung
Index_H	B_6_H_a, B_6_H_b, B_6_H_d, B_6_H_e, B_6_H_f, B_6_H_g, B_6_H_h, B_6_H_i, B_6_H_j, B_6_H_k, B_6_H_l, B_6_H_m

Beide Indizes werden im Rahmen der Arbeit für die Erstellung der Untersuchungsergebnisse vielseitig herangezogen und in interdependentem Zusammenhang zu andere Variablen, wie Geschlechtszugehörigkeit, Alter oder Bildung analysiert.

Der dritte gebildete...

8.2.2 ... Index für die Nutzungsfrequenz...

... der Fahrgäste der Wiener Linien bildet sich ursprünglich aus den drei Variablen der ersten Frage im Fragebogen heraus, die Nutzungshäufigkeit von Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen misst. Im ersten Schritt der Indexbildung wurden die drei Items der Frage 1 in neue Variablen umcodiert, die nun statt in vier Antwortkategorien („täglich“, „mehrmals pro Woche“, „mehrmals pro Monat“ und „mehrmals pro Jahr“) die Aussagen der Befragten mit jeweils nur zwei Ausprägungen ausdrücken („täglich bis mehrmals die Woche“ und „monatlich bis mehrmals pro Jahr“). Die Bildung des Index basiert schließlich auf die Summierung dieser neu entstandenen Variablenwerte und das darauffolgende Umcodieren der ausgezählten Ergebnisse. Tabelle 15 bringt die für die Indexbildung herangezogenen Basisvariablen zur Schau:

Tab. 15: Index für die Nutzungsfrequenz

Index	Basisvariablen für die Indexbildung
Index_N	A_1_nutz_B A_1_nutz_S A_1_nutz_U

Der Index für die Nutzungsfrequenz der befragten Fahrgästen der Wiener Linien stellt ihre Aussagen in zwei Kategorien („täglich bis mehrmals die Woche“ und „monatlich bis mehrmals pro Jahr“) dar und wird vor allem für die Prüfung der sechsten geschlossenen Hypothese, die die Nutzungsfrequenz als einen Einflussfaktor auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV präsentiert, herangezogen.

8.3 Statistische Kenngrößen zur Hypothesenprüfung

Zwecks der Prüfung der sieben Hypothesen in den weiter unten stehenden *Unterkapiteln* 9.3.1 bis 9.3.7 ist es an dieser Stelle vonnöten die Aufmerksamkeit auf das statistische Verfahren zu lenken, die dem Testen der Hypothesen zugrunde liegt.

Die herangezogene statistische Kenngröße, die in erster Linie ermittelt, ob es überhaupt einen Zusammenhang zwischen den analysierten Variablen einer Hypothese gibt oder ob es sich schlichtweg um eine reine Zufallsverteilung handelt, ist der Chi-Quadrat (χ^2) Wert von Pearson.

Inhaltlich und rechentechnisch stellt diese statistische Kennzahl „die Summe der Quadrate der standardisierten Residuen dar, die über alle Felder der Kreuztabelle gebildet wird“ (Bühl 2008: 266). Durch die Teststatistik Chi-Quadrat wird streng genommen die Nullhypothese geprüft, das heißt das Testen der Annahme, dass zwischen die beiden Variablen in der Population, aus der die Stichprobe gezogen wurde, kein Zusammenhang bestehe. Bei einer gültigen Nullhypothese treten die Wertausprägungen der beiden Variablen in der Grundgesamtheit unabhängig voneinander auf. Dieser Fall ist nur dann gegeben, wenn die beobachteten, sprich die empirischen absoluten Häufigkeiten der Kreuztabelle mit den bei Unabhängigkeit erwarteten Häufigkeiten in allen Tabellenzeilen übereinstimmen und einer vollkommen gleichmäßiger Verteilung der Fälle in der Kreuztabelle entsprechen. (vgl. Kühnel/Krebs 2006: 332f; Bühl 2008: 264ff) Der numerische Wert von Pearsons Chi-Quadrat kann zwischen Null und einem Vielfachen der Zahl der untersuchten Fälle liegen und ist gleichzeitig abhängig von der Anzahl der Befragten, der Verteilung der Daten in der Kreuztabelle und der Größe der Kreuztabelle. Die Anzahl der Zeilen und Spalten ist für die Feststellung der Anzahl der Freiheitsgrade (df, *degrees of freedom*) der jeweiligen Kreuztabelle relevant. Wie viele Freiheitsgrade die Kreuztabelle hat, ergibt sich „wie folgt: Freiheitsgrade = (Zeilen -1) * (Spalten -1)“. (Bühl 2008: 266f) Dementsprechend hat beispielsweise eine Kreuztabelle in 2x2 Format nur einen (1) Freiheitsgrad, wohingegen eine Tabelle mit 3 Zeilen und 4 Spalten eine Anzahl von 6 Freiheitsgraden aufweist. Mit Hilfe des Chi-Quadrat Werts und der Anzahl der Freiheitsgrade lässt sich die Wahrscheinlichkeit ermitteln, mit der sich die Abweichung für unabhängige Variablen ergibt. (vgl. Bühl 2008: 267)

In der vorliegenden Arbeit hat der höchste Freiheitsgrad den Wert 15 und entspricht Kreuztabellen in 4x6 Format.

Wenn der Wert des Chi-Quadrat-Koeffizienten auf einen Zusammenhang zwischen den Variablen hinweist, rückt die Frage über die Signifikanz oder die Irrtumswahrscheinlichkeit des Chi-Quadrat Wertes ins Licht und inwieweit die Hypothese von der Unabhängigkeit der Variablen untereinander zurückgewiesen werden kann. Je größer der Chi-Quadrat Wert ist, desto weniger wahrscheinlich ist es, dass der Zusammenhang durch Zufall zustande gekommen sein kann. (vgl. Eder 2003: 117) Wie wahrscheinlich ist es aber, einen bestimmten Chi-Quadrat Wert durch reine Zufälle bei der Stichprobenauswahl zu erhalten, wenn tatsächlich kein Zusammenhang zwischen den analysierten Variablen besteht? Um eine Wahl zwischen der Nullhypothese und der Alternativhypothese, die für eine Assoziation zwischen den Variablen steht, muss man Diekmann (2002: 586f) zufolge, „eine Wahrscheinlichkeit (α) festlegen, die als Entscheidungskriterium dient“. Dies ist jenes Risiko, das man bei der Interpretation von statistischen Werten in Kauf nimmt, um ab einem

bestimmten Testwert, welcher mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit geringer als α auftritt, die Alternativhypothese akzeptieren und demzufolge die Nullhypothese ausschließen zu können. Weiters in diesem Kontext empfiehlt Diekmann (vgl. 2002: 587) in den Sozialwissenschaften eine geringe Irrtumswahrscheinlichkeit (α), beispielsweise zwischen 1% und 5%, zu wählen. Mit anderen Worten, nimmt man bewusst den Irrtum in Kauf, die Nullhypothese fälschlicherweise abzulehnen, wobei die Wahrscheinlichkeit, dass die bestimmten Merkmale in der Grundgesamtheit nicht miteinander assoziieren, zwischen 1% und 5% liegt. (vgl. Diekmann 2002: 587)

In Rahmen dieser Arbeit werden Chi-Quadrat Werte als signifikant betrachtet, wenn ihr Signifikanzniveau bei höchstens 5% liegt. Anders ausgedrückt heißt das, dass Nullhypothesen ab einer Irrtumswahrscheinlichkeit (α) von 5% zurückgewiesen werden. Dementsprechend werden bei den Beschreibungen zu den sieben Hypothesen (s. *Unterkapitel 9.3.1 bis 9.3.7*) signifikante Chi-Quadrat Werte mit einem Stern (*) gekennzeichnet.

Wie hoch muss aber der Wert von Pearsons Chi-Quadrat sein, um über die Akzeptanz oder die Zurückweisung von Null- oder Alternativhypothesen entscheiden zu können? Die Frage wird anhand der Heranziehung des kritischen Wertes beantwortet, die der Chi-Quadrat Wert je nach Freiheitsgrad annehmen kann. Die Auflistung der kritischen Werte für Pearsons Chi-Quadrat, die für diese Arbeit eine Relevanz haben, ist im Anhang (auf Seite 143) tabellarisch dargestellt.

Obwohl Pearsons Chi-Quadrat auf einen populationsbezogenen Zusammenhang zwischen zwei Merkmale aufmerksam macht, ist es keine statistische Kennzahl, die Indizien über die Stärke und Richtung der Assoziation zwischen den Variablen liefert. Diese Aufgabe übernehmen Zusammenhangsmaße, die generell Werte zwischen -1 und +1 annehmen, wobei je höher der absolute Betrag des Wertes ist, desto stärker erweist sich auch der bestehende Zusammenhang. Als Orientierungsrahmen geben Sozialwissenschaftler/-innen an, dass Werte bis 0,3 bzw. 0,5 für einen sehr schwachen bzw. schwachen Zusammenhang stehen, während Werte bis 0,7 und darüber als starker bzw. sehr starker Zusammenhang gelten. (vgl. Gomiltschak 2001) Treten bei den Zusammenhangsmaßen Werte nahe Null auf, so signalisieren sie das Nichtbestehen einer Je-Desto-Beziehung zwischen den Variablen. (vgl. Kühnel/Krebs 2006: 376f)

Ein positives Vorzeichen steht für einen positiven (z.B. „je höher-desto höher“) Zusammenhang zwischen den Variablen, das heißt, dass hohe/niedrige Werte der ersten Variable mit hohen/niedrigen Werten der zweiten Variable einhergehen und umgekehrt. Wenn der Wert des Assoziationsmaßes ein negatives Vorzeichen hat, heißt es, dass

hohe/niedrige Werte der ersten Variable mit niedrigen/hohen Werten der zweiten Variable korrelieren und ein negativer (z.B. „je höher-desto niedriger“) Zusammenhang gegeben ist.

Aus der Fülle aller statistischen Koeffizienten, die Stärke und die Richtung des Zusammenhangs zwischen Variablen messen, wurde für die Prüfung der sieben geschlossenen Hypothesen in Rahmen der vorliegenden Arbeit das Kendalls Tau c (τ_c) ausgewählt.

Die Wahl des Kendalls Tau c (τ_c) Koeffizienten ist dadurch begründet, dass:

- die zu prüfenden Hypothesen auf nominal- oder ordinalskalierte Variablen basieren, die angesichts ihrer höheren und unterschiedlichen Anzahl an Antwortkategorien in Tabellen mit $n*m$ Felder dargestellt sind, und weil
- in Vergleich zu andere Koeffizienten, wie z.B. Goodmans und Kruskals Gamma (γ), dieses Zusammenhangsmaß sowohl der Bindungen der abhängigen als auch der unabhängigen Variablen berücksichtigt. (vgl. Bühl 2008: 275)

Im Kontext der detaillierten Beschreibungen zu den Hypothesen in den *Unterkapiteln 9.3.1 bis 9.3.7* werden die infrage kommenden analogen Pearsons Chi-Quadrat und Kendalls Tau c Werte aufgelistet und interpretiert.

Entsprechend der vorangegangenen Ausführungen zur Objektivität, Reliabilität und Validität der Messungen, der Bildung von Indizes und zur Wahl und Beschreibung der Zusammenhangsmaße hinsichtlich der Prüfung der Hypothesen, steht nun im Mittelpunkt des anschließenden *Kapitels 9* die inhaltsanalytische Diskussion und die Erläuterungen der neuen...



9 ... Erkenntnisse zum Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV.

Die wissenschaftliche Bilanz der Ergebnisse zur Befragung der Fahrgäste der Wiener Linien wurde anhand der in SPSS codierten Inhalte der Datenerhebung aufgestellt. Im ersten Schritt werden die allgemeinen Aspekte der subjektiven Sicherheitslage im Wiener ÖPNV beschrieben um dann vereinzelt auf die Analyse und Prüfung der im Vorfeld erarbeiteten Annahmen einzugehen.

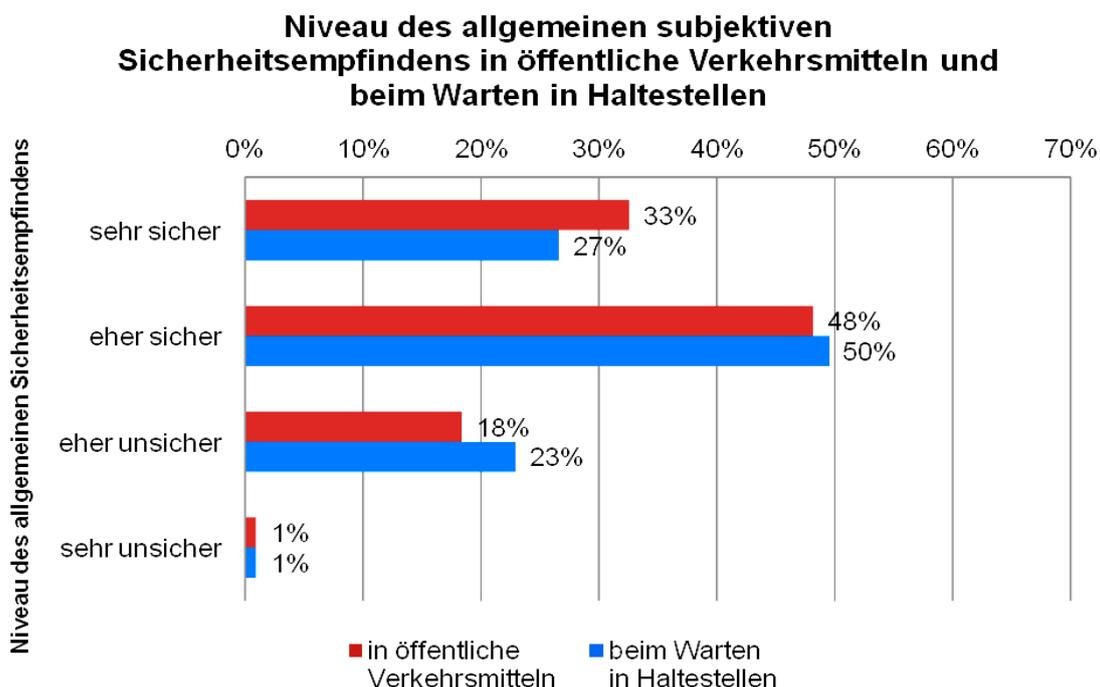
Bevor aber zu den sieben geschlossenen Hypothesen Stellung genommen werden kann, ist es unerlässlich...

9.1 ... das allgemeine Sicherheitsempfinden der Stichprobe...

... bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien und beim Warten in Haltestellen näher zu betrachten.

Die erste Annahme, die in Rahmen des *Unterkapitels 6.2* zur Aufstellung der Hypothesen zusammengefasst wurde, besagt, dass für den Sommer 2012 die allgemeine subjektive Sicherheitslage im Wiener ÖPNV hoch bis sehr hoch ist. Zur Analyse dieser Behauptung wurden ausschließlich nur die beiden Indizes zur allgemeinen subjektiven Sicherheitslage in öffentliche Verkehrsmitteln und Haltestellen betrachtet (Index_VK und Index_H), die ihren Ursprung in der Quantifizierung aller abgefragten Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV, wie der Anblick von Schutzmaßnahmen, die Anwesenheit von berauschte Personen oder die Tatsache, dass man in Begleitung unterwegs ist, finden. Die Häufigkeitsauszählungen der Indizes sind der Abbildung 7 zu entnehmen:

Abb. 7: Das allgemeine subjektive Sicherheitsempfinden der Stichprobe



Die Befragung der über 200 Fahrgäste hat in der Tat gezeigt, dass ihr allgemeines Gefühl der Sicherheit bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Warten in Haltestellen einen hohen bis sogar sehr hohen Niveau aufweist. Bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln meinen über ein Drittel bzw. knappe 48% aller Befragten, sich sehr sicher bzw. eher sicher zu fühlen, obwohl hin und wieder Großstadtphänomene, wie Personen mit deviantem Verhalten, Lärm oder verschmutztes Umfeld anzutreffen sind. Der Anteil der Personen, die sich in den Garnituren eher bis sehr verunsichert fühlen, liegt bei 19%, was einer Anzahl von 42 Befragten entspricht. Davon sind nur 2 Personen vertreten, die die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien gar nicht sicher, das heißt sehr unsicher empfinden.

Ähnliche subjektive Sicherheitslage präsentiert sich auch beim Warten in den Haltestellen der Wiener Linien. Trotz der Anwesenheit diverser Faktoren, die sie unsicher machen könnten, behaupten die Hälfte aller Befragten, dass sie sich in den Stationen öffentlicher Verkehrsmitteln eher sicher fühlen, währenddessen 27% Prozent aller interviewten Personen ein sehr starkes Gefühl der Sicherheit haben. Im Vergleich zum Anteil der Personen, die sich eher bis sehr unsicher bei der tatsächlichen Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorkommen, gab fast jeder vierte Befragte an, sich eher bis sogar sehr unsicher in den Haltestellen zu fühlen. In den Haltestellen ist der Ausmaß der Gegebenheiten, die unsicher machen können, größer als im mobilen Transitmedium. Der näheren Betrachtung der Gründe dieser Unterschiede im sicherheitsbezogenen Gemütszustand der Fahrgäste sowie einem ortsabhängigen Vergleich unter Geschlechter- und Altersgruppen widmen sich *Unterkapitel 9.3.1, 9.3.2 und 9.3.3*, spricht die Analyse der ersten drei geschlossenen Forschungshypothesen.

Zusammenfassend kann man zum allgemeinen Sicherheitsempfinden der Stichprobe formulieren, dass über Dreiviertel aller Befragten sowohl die Straßenbahnen, Bussen und U-Bahnen als auch deren Haltestellen als eher bis sehr sicher wahrnehmen, wobei die Mehrheit dazu tendiert, den mobilen Teil ihrer Reise sicherer als das Warten in Haltestellen zu betrachten.

Des Weiteren richtet sich nun die Aufmerksamkeit auf die...

9.2 ... Untersuchung der Forschungsfragen.

Welche sind die Faktoren, die das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste im Wiener ÖPNV beeinflussen?

und

Wie gliedern sich ortsabhängige Unterschiede in der Wichtigkeit dieser Faktoren?

Diese Fragen stellen die Forschungsfragen der Arbeit dar (s. dazu *Unterkapitel 6.1*) und haben als Ziel, diejenigen Faktoren zu entdecken, die die persönliche Sicherheit der Befragten einerseits in öffentlichen Verkehrsmitteln andererseits in Haltestellen mehr beeinflussen.

Die zwei nachstehenden gepaarten Abbildungen 8 (auf Seite 86) und 9 (auf Seite 87) wiedergeben die jeweiligen Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV in einem Vergleich nach dem Ort, an welchem sie wahrgenommen werden: bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien (s. Abb. 8) bzw. beim Warten in oder beim Durchgehen durch Haltestellen (s. Abb. 9).

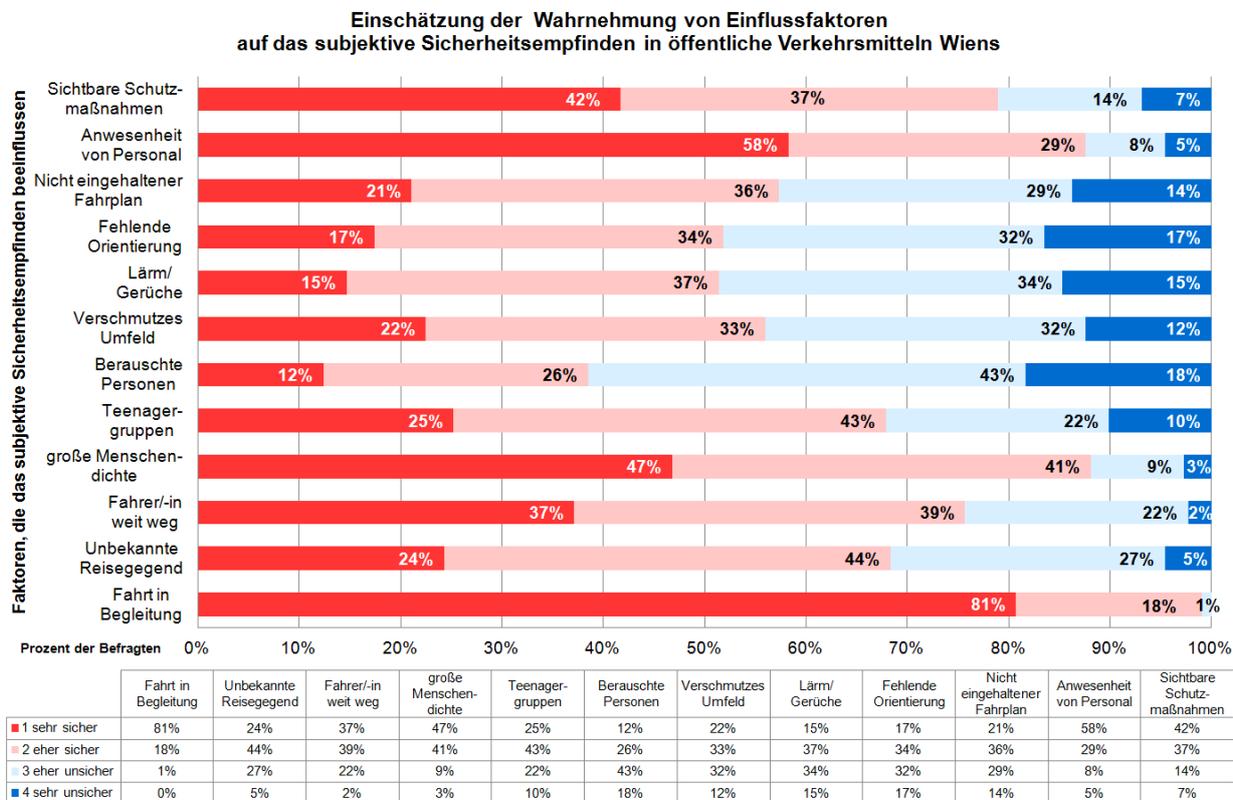
Abbildung 8 fokussiert auf die...

9.2.1 ... Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflussen.

Die tatsächliche Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Teil der Reise im ÖPNV, in dem die Fahrgäste den intensivsten Kontakt mit dem Mobilitätsträger haben. Die Zufriedenheit und die wahrgenommene Sicherheit während dieser Zeitspanne werden im Wiener ÖPNV vielfach und hauptsächlich von Umfeld und betrieblich bedingten Faktoren beeinflusst.

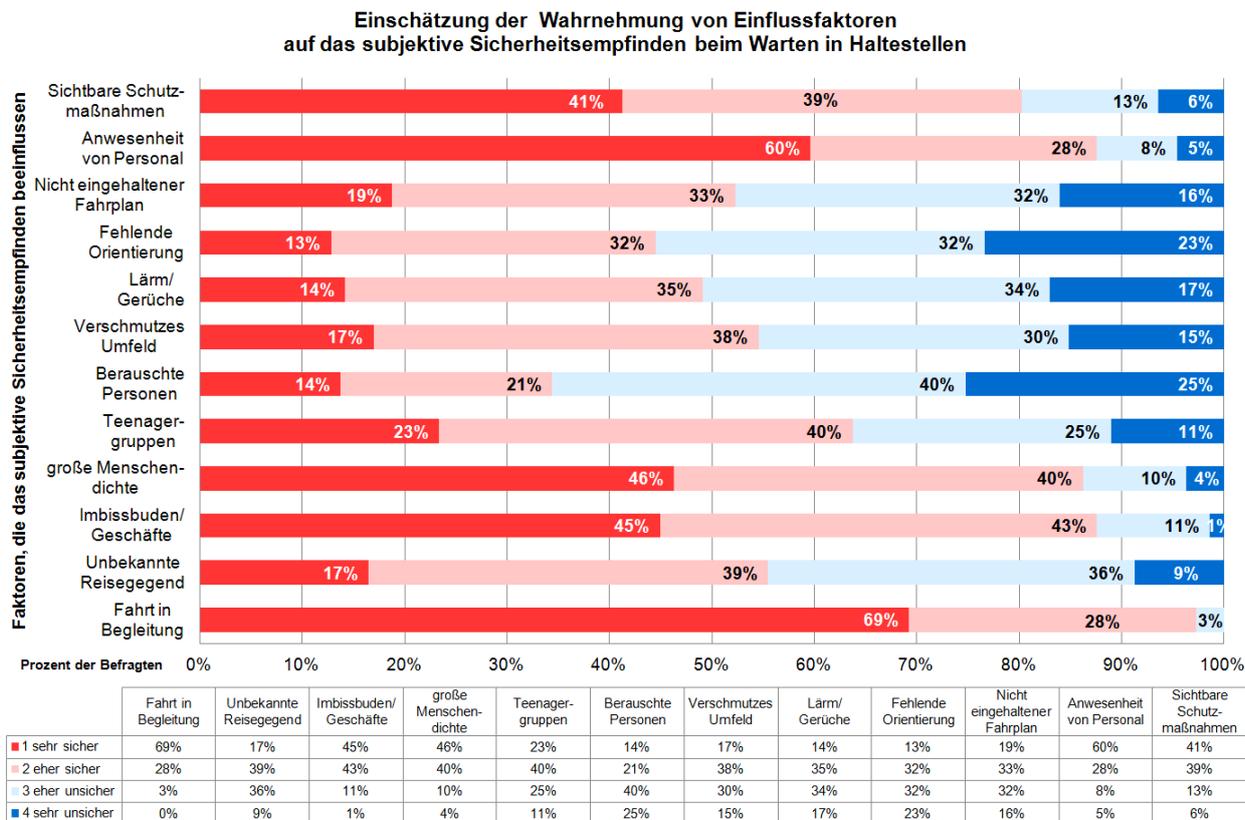
Die fehlende Orientierungs- oder Infotafeln, Lärm und Gerüche und eine verschmutzte Fahrumgebung beeinflussen die Fahrgäste fast in gleichem Maße, denn der Anteil der Personen, die sich von diesen Faktoren eher bis sehr verunsichert fühlen, liegt in der gesamten Stichprobe für alle drei Situationen zwischen 43 bis 49 Prozent. Das heißt wiederum auch, dass mehr als die Hälfte der interviewten Fahrgäste sich auch in öffentliche Verkehrsmitteln überdurchschnittlich sicher fühlt, in denen die Spuren einer intensiven Nutzung der Garnituren vorzufinden sind. Weiters ist zu beobachten, dass nur drei von zehn Befragten die Anwesenheit von lauten Teenagergruppen als ein Kriterium für ihre eher bis sehr ausgeprägte Unsicherheit einschätzen, während die Anwesenheit von berauschten Personen 43% bzw. 18% aller Befragten eher bis bzw. sehr unsicher macht.

Abb. 8: Darstellung der Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflussen



Hingegen beeinträchtigen überfüllte Verkehrsmittel oder eine große Dichte an Mitfahrer/-innen die persönliche Sicherheit von lediglich nur 12% der Stichprobe, während sich eine kumulierte Mehrheit von 88 Prozent, gebildet aus 47% und weitere 41% der Befragten sich sehr sicher bzw. eher sicher fühlt. Wenn viele Personen in öffentlichen Verkehrsmitteln anwesend sind, fühlen sich die Wiener Befragten beinahe so sicher, als wären sie bei der Fahrt in Begleitung einer bekannten Person. Jemanden in Gesellschaft zu haben beruhigt die Fahrgäste in so einem positiven Maße, dass 99% aller Befragten gemeint haben, in den öffentlichen Verkehrsmitteln unter dieser Gegebenheit sich sehr sicher bis eher sicher zu fühlen. Ebenso gewährleistet die Anwesenheit von Personal eine hohe bis sehr hohe empfundene Fahrsicherheit bei den meisten Befragten. 87% von ihnen behaupten, sich eher bis sehr sicher zu fühlen, wenn sie in Straßenbahnen, Bussen oder U-Bahnen Mitarbeiter/-innen der Wiener Linien erblicken. Für die restlichen 13% der Stichprobe stellt die Präsenz von Personal eher kein Kriterium für eine mehr sichere Fahrt. Die Distanz zum Fahrer oder zur Fahrerin beeinflusst im negativen Sinne das subjektive Sicherheitsgefühl von beinahe einem Viertel aller Befragten, während die Situation, in der die öffentlichen Verkehrsmittel den Zeit- oder Fahrplan nicht einhalten, von 43% der interviewten Personen als Unsicherheit generierend empfunden wird.

Abb. 9: Darstellung der Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste beim Warten in Haltestellen beeinflussen



Die Tatsache, dass die Fahrgäste unterschiedliche sichtbare Schutzmaßnahmen wahrnehmen, gewährleistet für acht aus zehn befragten Personen ein eher bis sehr hohes Gefühl der persönlichen Sicherheit bei der Fahrt. Knappe 20% der interviewten Fahrgäste fühlen sich beim Gedanken, permanent beobachtet/geschützt zu werden, dennoch unsicher bis sehr unsicher. Verunsichert und wenig sicher fühlen sich Fahrgäste auch im Falle, dass ihnen die Gegend in der sie unterwegs sind kaum bis gar nicht bekannt ist. Jeder dritte aus zehn Befragten fühlt sich unter diesen Umständen eher bis sehr unsicher, wobei die anderen Interviewten, einem Anteil von 68% der Stichprobe entsprechend, sich in ihrer subjektiven Sicherheit eher wenig beeinträchtigt fühlen. 24% diese Gruppe meinte sogar, sich bei der Fahrt in den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr sicher zu fühlen.

Ferner lässt sich über die Einflussfaktoren des Sicherheitsempfindens in öffentliche Verkehrsmitteln das Fazit ziehen, dass der Faktor, der die befragten Fahrgäste der Wiener Linien am meisten in negativer sicherheitsbezogener Richtung beeinflusst, die Anwesenheit von berauschten Personen und Individuen mit deviantem Verhalten darstellt.

Wie schon in einem oberen Absatz erwähnt, wird die Präsenz von alkoholisierten oder andersartig berauschten Personen in Straßenbahnen, Bussen und U-Bahnen von bis zu

62% aller Befragten als unsicherheitsgenerierend interpretiert. Dieser Faktor ist der einzige, bei dem weit über die Hälfte aller Befragten eine einstimmige und negative Konnotation verspürt. Bei den anderen betrachteten Kriterien, die subjektive Unsicherheit potenzieren, liegt die durchschnittliche Meinung von mehr als der Hälfte der Stichprobe immer im positiven Bereich. Anders gesagt, in Anwesenheit jedes anderen untersuchten Faktors, welches das subjektive Sicherheitsempfinden in öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflusst, fühlen sich mehr Personen sicher als unsicher.

Faktoren, die in Wien bei den Fahrgästen besonders positive Sicherheitsgefühle hervorrufen, beruhen auf das Dasein Anderer in den Verkehrsmitteln, weil nämlich Kriterien wie die Anwesenheit von bekannten Mitfahrer/-innen, einer großen Menschendichte oder von Personal der Wiener Linien die subjektive Sicherheitslage von mindestens 87% aller Befragten zu einem hohem bis sehr hohem Niveau anhebt.

Von welchen Faktoren wird aber das Empfinden von Sicherheit in Haltestellen beeinflusst? Welche Unterschiede kristallisieren sich heraus? Abbildung 9 (auf Seite 87) präsentiert die...

9.2.2 ... Einflussfaktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste beim Warten in Haltestellen beeinflussen.

Auch in den Haltestellen widerspiegelt sich die Tatsache, dass Fahrgäste im ÖPNV sich geborgener fühlen, wenn die Anwesenheit anderer Personen gegeben ist.

Mit einer Begleitperson unterwegs zu sein, stellt für fast alle Wiener Befragten ein Faktor für ein sehr hohes Sicherheitsgefühl in Haltestellen dar. Nur 3 Prozent der interviewten Fahrgäste meinten, auch in Reisegesellschaft einer bekannten Person sich in Haltestellen eher unsicher zu fühlen. Wiederum fühlt sich in dieser Situation keiner der Befragten sehr verunsichert. Wenn in Haltestellen Personal der Wiener Linien anwesend ist, fühlen sich bis zu 88% aller Befragten eher bis sehr sicher beim Warten auf die Verkehrsmittel. Jedoch bedeutet für 5% der Stichprobe das Dasein von Personal ein Kriterium, das sie sehr unsicher macht. Die oft angetroffene Tatsache, dass in Haltestellen Imbissbuden und diverse Geschäfte residieren, macht, wie im Falle der Anwesenheit von Wiener Linien Personal, ebenso 88% aller Interviewten eher bis sehr sicher, währenddessen Haltestellen, in der sich größere Menschenmengen versammeln, 86% aller Befragten eher bis sehr sicher macht. Dass heißt, dass für 14 Prozent aller Befragten, sprich jeder siebte aus zehn befragten Personen, sich in Anwesenheit einer hohen Menschendichte in Haltestellen eher bis sehr unsicher fühlt. Teenagergruppen stellen für fasten jeden dritten aus zehn Befragten ein Kriterium für Unsicherheit in Haltestellen dar, denn 36% aller Befragten meinten, sich eher bis sehr unsicher zu fühlen, wenn laute Jugendliche in Stationen verweilen. Andererseits scheint 63% der Stichprobe in ihrem Empfinden von Sicherheit nicht von Teenagergruppen beeinträchtigt zu sein. Das Gegenteil zeigt sich aber wenn berauschte Personen in

Haltestellen anwesend sind. Alkoholisierte oder andersartig berauschte Personen beeinflussen in negativer Richtung das Sicherheitsgefühl von 65% aller befragten Fahrgäste der Wiener Linien, wobei sich sogar unter diesen Umständen jeder vierte der Befragten sehr unsicher fühlt. Darüber hinaus resultiert aus der Befragung, dass die Präsenz unterschiedlich berauschter Personen und Individuen mit deviantem Verhalten in Haltestellen ein Unsicherheitsfaktor darstellt, welcher die Wiener Fahrgäste am meisten in negativer sicherheitsbezogener Richtung beeinflusst. Diese Situation widerspiegelt sich auch, wie schon im vorigen Abschnitt beschrieben, in gleicher Weise innerhalb öffentlicher Verkehrsmittel.

Die Beschreibung der Wahrnehmung Umfeld bezogener Faktoren, die das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen in Haltestellen beeinflussen, gibt in der Wiener Meinungsumfrage den Anschein, dass sich die Stichprobe in zwei Meinungsgruppen einteilen lässt, die einen beinahe gleichgroßen Befragtenanteil aufweisen. Bei den Fragen über das Sicherheitsempfinden in Haltestellen bei fehlenden Orientierungs- und Infotafeln, bei Anwesenheit von Lärm und Gerüche und wenn die Haltestelle und ihre Umgebung verschmutzt ist, gaben fallweise zwischen 45% und 55% aller Befragten an, sich in Haltestellen eher bis sehr sicher zu fühlen. Wiederum fühlt sich fast die Hälfte aller interviewten Fahrgäste unter diesen Umständen eher bis sehr unsicher. Ebenfalls besteht innerhalb der Stichprobe eine gleichgeteilte Meinung, was das Gefühl der Sicherheit bei nichteinhalten des Fahrplans öffentlicher Verkehrsmittel betrifft. Auch wenn die Verkehrsmittel nicht gemäß dem Fahrplan in die Haltestelle einfahren, fühlen sich 51% der Interviewten eher bis sehr sicher, wobei die andere Befragtenhälfte große bis sehr große Unsicherheit verspürt. Das Kennen der Gegend und der Haltestelle, in der man auf dem Bus, die Straßenbahn oder die U-Bahn wartet, stellt für 44% aller Befragten ein Kriterium für Unsicherheit dar, währenddessen sich die anderen Interviewten in einer fremden Station sich dennoch eher bis sehr sicher fühlen. Die empfundene Sicherheit in Haltestellen wird allerdings durch sichtbare Sicherheitsmaßnahmen, wie Videokameras, markierte Schutzzonen oder durchsichtige Trennwände, in die Höhe getrieben. Das zeigt auch die vorliegende Befragung, denn 80% aller Befragten fühlen sich eher bis sehr sicher, wenn sie Schutzmaßnahmen erblicken. Unter diesen Umständen bleibt aber immer noch jeder fünfte Fahrgast verunsichert: 20% aller Befragten gaben bei dieser Frage an, sich beim Anblick sichtbarer Schutzmaßnahmen eher unsicher bis sehr unsicher zu fühlen.

Wie im Falle öffentlicher Verkehrsmittel, lässt sich an dieser Stelle zusammenfassend festhalten, dass diejenigen Einflussfaktoren, die in Haltestellen besonders positive Sicherheitsgefühle bei den Fahrgästen hervorrufen, auf das Dasein Anderer vor Ort beruhen. Die Präsenz anderer Menschen gibt den Eindruck einer direkten Hilfequelle und das Gefühl von mehr Sicherheit.

* * *

Die gepaarten Abbildungen 8 und 9 (auf Seite 86 bzw. 87), die die Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Warten in Haltestellen darstellen, stellen zugleich auch die ortsabhängigen Unterschiede in der Ausprägung dieser Faktoren dar.

Die nachstehende Tabelle 16 präsentiert nochmalig auf einen Blick die Prozentwerte aller Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV, die die erhobene Stichprobe charakterisieren. Die relativen Häufigkeiten für die einzelnen Faktoren sind nach der Kategorie „eher bis sehr unsicher“ einerseits in öffentlichen Verkehrsmitteln, andererseits beim Warten in Haltestellen sortiert. Somit ist eine Reihenfolge gegeben, die die ortabhängigen Unterschiede zwischen den Unsicherheitskriterien darstellt:

Tab. 16: Auflistung der Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV nach relativen Häufigkeiten in der Antwortkategorie „eher bis sehr unsicher“

... öffentliche Verkehrsmitteln		Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste in...		... Haltestellen	
eher bis sehr sicher	eher bis sehr unsicher			eher bis sehr unsicher	eher bis sehr sicher
38%	61%	Berauschte Personen	Berauschte Personen	65%	35%
52%	49%	Lärm/Gerüche	Fehlende Orientierung	55%	45%
51%	49%	Fehlende Orientierung	Lärm/Gerüche	51%	49%
55%	44%	Verschmutztes Umfeld	Nicht eingehaltener Fahrplan	48%	52%
57%	43%	Nicht eingehaltener Fahrplan	Unbekannte Reisegegend	45%	56%
68%	32%	Teenagergruppen	Verschmutztes Umfeld	45%	55%
68%	32%	Unbekannte Reisegegend	Teenagergruppen	36%	63%
76%	24%	Fahrer/-in weit weg	Sichtbare Schutzmaßnahmen	19%	80%
79%	21%	Sichtbare Schutzmaßnahmen	große Menschendichte	14%	86%
87%	13%	Anwesenheit von Personal	Anwesenheit von Personal	13%	88%
88%	12%	große Menschendichte	Imbissbuden/Geschäfte	12%	88%
99%	1%	Fahrt in Begleitung	Fahrt in Begleitung	3%	97%

Anhand der Auflistung erkennt man besonders deutlich, wie sich die Wichtigkeit der Einflussfaktoren gliedert, die für die persönliche Unsicherheit der Wiener Fahrgäste auf der einen Seite in öffentlichen Verkehrsmitteln und auf der anderen Seite in Haltestellen verantwortlich sind. Sowohl bei der eigentlichen Fahrt mit den Verkehrsmitteln, als auch beim Warten in Stationen ist die Anwesenheit von berauschten Individuen der Unsicherheitsfaktor Nummer 1. Solange Wiener/-innen auf ihren nächsten Bus oder Zug warten, werden sie des Weiteren durch fehlende Orientierung, Lärm und Gerüche und von Fahrtenverspätungen verunsichert. Bei der eigentlichen Fahrt stellt das Nichteinhalten des Fahrplans oder die Fahrt in unbekannte Gebiete ein nicht so großes Problem dar, wie Lärm und Gerüche, fehlende Infotafeln oder verschmutzte Garnituren. In einer Station ortsfremd zu sein, verunsichert Fahrgäste in den gleichen Maßen, wie wenn Stationen ungepflegt sind. Schließlich ist zu beobachten, dass Faktoren, die mit der Anwesenheit anderer Personen oder dem Anblick von Schutzmaßnahmen verbunden sind, die Fahrgäste der Wiener Linien in einem geringen oder sehr geringen Ausmaß verunsichern.

Die Befragung der über 200 Fahrgäste der Wiener Linien hat zugleich die Möglichkeit geboten, über den obigen abgefragten Einflussfaktoren hinaus, ebenfalls...

9.2.3 ... weitere Faktoren, die das Sicherheitsempfinden der Wiener Fahrgäste beeinflussen...

..., zu nennen. Die offene siebte Frage im Fragebogen konzentriert sich auf weitere Aspekte, die die gefühlte Sicherheit der Fahrgäste bei der Fahrt mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen oder in den Haltestellen beeinträchtigen.

Die zahlreichen Diskussionen, die die Interviews generiert haben, ergänzten vielseitig die Diversität der abgefragten Faktoren, die das Empfinden von Sicherheit im ÖPNV beeinflussen. Obwohl die standardisierte Umfrage sich nur auf Kriterien fokussiert hat, die die relevante Literatur in diesem Bereich besonders hervorhebt, zeigen die Antworten auf die offene Frage 7, dass die Wiener Fahrgäste oft auch von anderen, vielleicht außergewöhnlichen Umständen im ÖPNV, wie die Ausbreitung von Epidemien, in den Garnituren onanierende Männer, (weiße) Waffen (*white weapons*), unregelmäßiger oder brutaler Fahrstil des Fahrers oder der Fahrerin, selbstmordgefährdete Personen, die sich auf die Gleise stürzen könnten, verunsichert fühlen.

Wenn bei manchen Fahrgästen die Abwesenheit von vom Umfeld ablenkendes Input, wie Werbeflakate, oder das Fehlen von Anzeigetafeln Verunsicherungen produzieren, fühlen sich wiederum andere Fahrgäste in ihrer subjektiven Sicherheit bedroht, wenn unter den Mitfahrer/-innen sich ältere Personen mit Gehilfen, Personen, die alleine ein Gespräch führen, oder Hunde ohne Beißkorb befinden. Lautes Telefonieren in fremden Sprachen, rassistische Kommentare, Rauchen oder obdachlose Personen stellen ebenso Faktoren dar, die die Fahrt einiger Befragten unsicher macht. Lange und enge Gänge, schmale

Bahnsteige, niedrige Decken, schlechte Beleuchtung gehören zu den bauliche Merkmalen, die die Unsicherheit einiger Fahrgäste der Wiener Linien in die Höhe treiben.

Die Ergebnisse dieser Nachfrage sind in der Tabelle 17 vollständig und in alphabetischer Reihenfolge eingetragen, während die Auflistung ebenso den Ort markiert, an welchem die genannten Unsicherheitsfaktoren zu spüren sind. Faktoren die mit blauer Farbe markiert sind, wurden von mehr als drei Befragten genannt, wobei anzumerken ist, dass der Faktor „Drogenkonsum“ im Vergleich zu alle anderen Unsicherheitskriterien am häufigsten angeführt wurde:

Tab. 17: Andere bei der Befragung genannte Faktoren, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Wiener ÖPNV negativ beeinflussen

Gennante Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden...	...in den Verkehrsmitteln	...in Haltestellen
Abwesenheit von vom Umfeld ablenkendes Input	x	x
Ältere Personen mit Gehhilfen	x	x
Anwesenheit der Polizei	x	x
Drogenkonsum	x	x
Epidemien #	x	x
Fahrgäste mit aggressivem Verhalten, Gewaltszenen	x	x
Fehlende Info-/Anzeigetafeln	x	x
Hunde ohne Beißkorb #	x	x
Keine Informationen bei Betriebsstörungen	x	x
Lautes Telefonieren in fremde Sprachen	x	x
Onanierende Männer	x	x
Rassistische Kommentare (vor allem nach Fußball- oder andere größere Events)	x	x
Verrückte, psychisch verstörte Personen, die eine/-n anstarren oder ansprechen	x	x
(weiße) Waffen (z.B. Messer, Spritzen) #	x	x
Bettlerei	x	
Alte Garnituren	x	
Fahrer/-innen, die unzurechnungsfähig wirken und fahren	x	
Hohe Fahrgeschwindigkeit	x	
Notbremsung	x	
Scharfe Kurven beim Fahren	x	
Technische Betriebsstörung (z.B. Fahrzeug springt nicht an)	x	
Alkoholisierter Personen, die auf die Gleise fallen können		x
Keine angezeigten Fluchtmöglichkeiten		x
Lange Gänge, unbeleuchtete Wege, verwinkelte Räume		x
Menschenleere Stationen (vor allem in Industriegegenden)		x
Obdachlose Personen		x
Rauchen		x
Schlechte Beleuchtung		x

= neu identifizierte Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im ÖPNV

Über die frei genannten Faktoren hinaus, haben einige Befragten zwischen 15 und 20 Jahren festgehalten, dass die Wiener Linie U1 die gefährlichste U-Bahnlinie ist, während die Linie U6 ebenso ein erhöhtes Unsicherheitspotential in sich birgt. Gleichzeitig seien Stationen wie Reumannplatz, Praterstern oder Schwedenplatz vor allem dann zu vermeiden, wenn Dunkelheit eintritt oder wenn man abends als Frau alleine unterwegs ist.

Bei der Fahrgastbefragung kamen auch drei weitere und zugleich bisher nicht identifizierte Faktoren ans Licht, die das Empfinden persönlicher Sicherheit während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Warten in Haltestellen beeinflussen. Diese sind die weiße Waffen (z.B. Messer, Spritzen), Epidemien und (Haus-)Tiere ohne Beißkorb.

Viele der frei genannten subjektiven Unsicherheitsfaktoren gehören gleichzeitig der Kategorie Großstadtphänomene an und sind deshalb nicht nur in öffentliche Verkehrsmitteln oder Haltestellen anzutreffen, sondern sind allgemein auch in öffentliche Räume, wie Parkanlagen, anwesend.

Nachdem die Unterschiede zwischen den einzelnen abgefragten unsicherheitsgenerierenden Faktoren in öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen beschrieben und weitere frei genannte Unsicherheitsfaktoren ergänzend aufgelistet wurden, konzentriert sich das folgende *Unterkapitel 9.3* auf demografisch gerichtete und nutzungsbedingte Unterschiede bei der Empfindung von Sicherheit im ÖPNV und somit auf die...

9.3 ... Analyse der geschlossenen Hypothesen.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden sieben geschlossene Hypothesen (H1 bis H7) formuliert (s. dazu *Unterkapitel 6.2*), die anhand von Häufigkeitsberechnungen, Kreuztabellen mit abhängigen und unabhängigen Variablen und unter Betrachtung der dazugehörigen statistischen Zusammenhangsmaße – Chi-Quadrat-Wert (samt Freiheitsgrade) $\chi^2(df)$ und Kendalls Tau $c(\tau_c)$ – geprüft und wie folgt beschrieben werden.

9.3.1 H1

Durch die erste erstellte Hypothese wurde im Vorfeld angenommen, dass das Gefühl der Sicherheit der Wiener Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln höher ist als beim Warten in Haltestellen, sprich dass öffentliche Verkehrsmitteln sicherer als Haltestellen empfunden werden. Die Prüfung dieser ersten Annahme wurde bereits zum Teil in den vorherigen *Unterkapiteln 9.1* und *9.2* durchgeführt.

Wie schon das allgemeine Sicherheitsempfinden der Stichprobe und der Vergleich der Wahrnehmung einzelner Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden in öffentliche Verkehrsmitteln und Haltestellen gezeigt haben, ist das Gefühl von Sicherheit beim tatsächlichen Fahren höher, als die gefühlte Sicherheit beim Warten in oder beim Durchqueren von Haltestellen.

In den Haltestellen ist das Ausmaß der Gegebenheiten, die unsicher machen können, größer als im mobilen Transitmedium. Wenn in den öffentlichen Verkehrsmitteln öfters Personal des Mobilitätsanbieters anzutreffen oder der Einsatz von Videokameras sichtbar ist, steigt ebenfalls das Ausmaß der sozialen Kontrolle, wodurch implizit Störfaktoren reduziert werden. Des Weiteren sind Haltestellen oft öffentliche „Mehrzweckräume“, in deren Umfeld meistens Imbissbuden, diverse Geschäfte, Wettcafés oder Zeitungsstände residieren. Aus diesem Grund ist auch die Klientel, die vor Ort anwesend ist, bunter und weniger kontrollierbar als in öffentlichen Verkehrsmitteln selber – deren Nutzung strenger bewacht und überdies kostenpflichtig ist!

Offen bleibt jedoch wie sich die geschlechts- und altersspezifischen Unterschiede gliedern, bei der direkten Nachfrage nach dem Ort, wo sich die Fahrgäste sicherer fühlen – ob während der eigentlichen Fahrt mit den Garnituren der Wiener Linien oder in den Haltestellen.

Tab. 18: Für die Analyse der H1 eingesetzten Variablen und betrachtete Zusammenhangsmaße

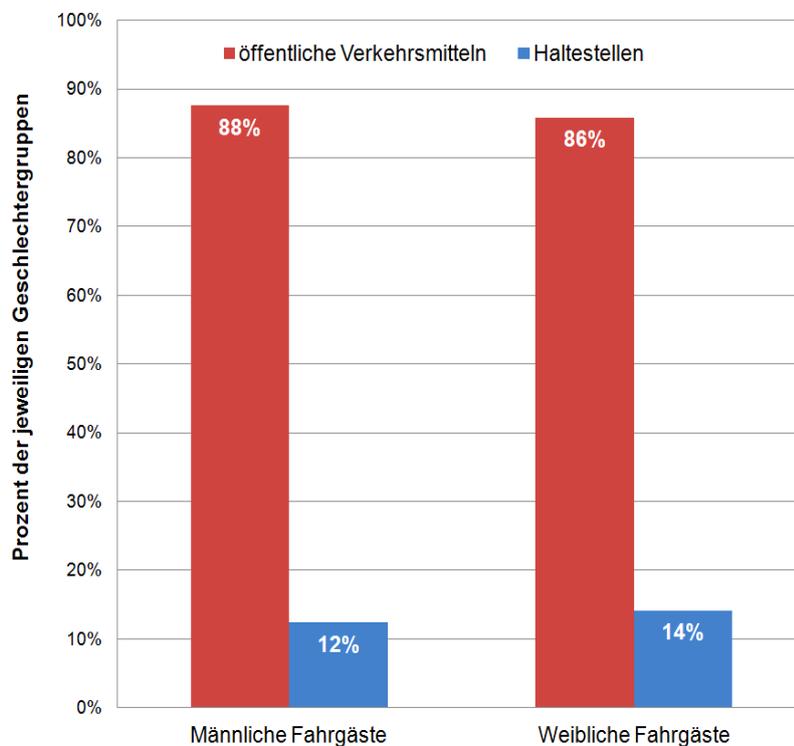
		...Variable	
Abhängige...		A_4_sich_Ort	
Unabhängige...		A_sex	C_8_alter
Zusammenhangsmaße	χ^2 (df)	0,149 (1)	16,308* (4)
	τ_c	0,018	0,079

Die Variablen, die für diese Analyse herangezogen wurden, sind einerseits die Geschlechtszugehörigkeit und das Alter als unabhängige Variablen und andererseits, als abhängige Variable, diejenige Variable, die angibt, wo sich Fahrgäste während ihrer gesamten Reise sicherer fühlen.

¹⁴ Anhand der Abbildung 10 kann man zweifellos erkennen, dass 86% aller befragten Frauen und 88% aller befragten Männer die öffentlichen Verkehrsmittel sicherer wahrnehmen als Haltestellen. Der kumulierte Anteil dieser Befragten repräsentiert insgesamt 82% der Stichprobe. Obwohl in den Haltestellen sich mehr weibliche als männliche Fahrgäste sicherer fühlen, stellt diese unsichere Befragtengruppe mit nur 18% der Stichprobe eine Minderheit dar.

Abb. 10: Ort, wo sich Fahrgäste der Wiener Linien sicherer fühlen, nach Geschlecht

Ort, wo sich Fahrgäste der Wiener Linien während ihrer Reise sicherer fühlen - Geschlechtsverteilung -



¹⁴ * = In Rahmen dieser Arbeit werden Chi-Quadrat Werte als signifikant betrachtet, wenn ihr Signifikanzniveau bei höchstens 5% liegt. Anders ausgedrückt heißt das, dass Nullhypothesen ab einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% zurückgewiesen werden.

Aus der Einteilung der befragten Fahrgäste nach Altersgruppen, wie in der Abbildung 11 dargestellt, kann man ebenso herauslesen, dass in jeder der fünf Altersgruppen das Sicherheitsempfinden in den öffentlichen Verkehrsmitteln höher ist als beim Warten in Haltestellen. Die Grafik zeigt aber gleichzeitig auch, dass generell bei der Verteilung der Personen über inklusive 65 Jahren, der Anteil der Befragten, der sich in Haltestellen sicherer fühlt, größer ist als bei jüngeren Personen.

Abb. 11: Ort, wo sich Fahrgäste der Wiener Linien sicherer fühlen, nach Altersgruppen

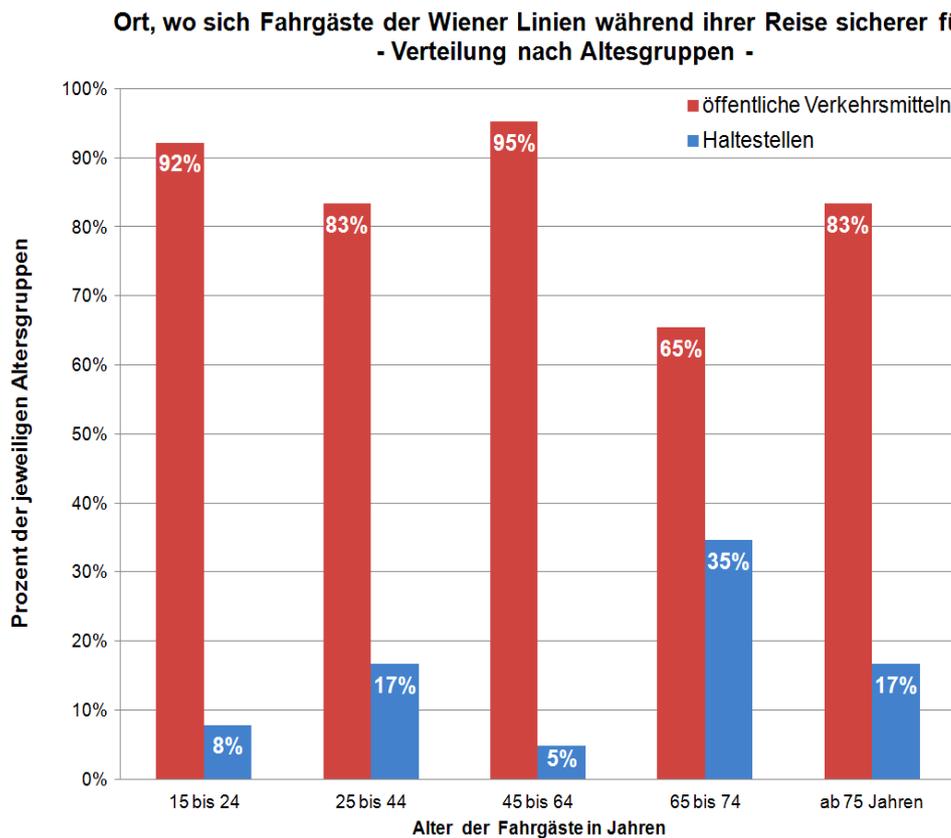


Abbildung 10 und 11 stellen grafisch den konkludierenden Gedanken dar, dass bei der Beantwortung der Nachfrage, welcher Ort sei während der Reise im ÖPNV sicherer, das Geschlecht und das Alter der befragten Fahrgäste aus Wien eher keine bis schwache tragende Einflusskriterien repräsentieren. Besonders wird bei der Analyse der Geschlechtervariable (s. dazu Tabelle 18 Spalte für A_sex) festgestellt, dass die Zusammenhangsmaße Chi-Quadrat und Kendalls Tau c, die sehr nahe an Null liegen, auf keinen Zusammenhang zwischen Geschlechtszugehörigkeit und die Einschätzung, wonach öffentliche Verkehrsmitteln sicherer als Haltestellen seien, hingewiesen. Die altersbezogenen Untersuchungen lassen höhere Werte für die entsprechenden Zusammenhangsmaße erkennen (s. dazu Tabelle 18 Spalte für C_8_alter), und weisen auf einen eher schwachen Zusammenhang zwischen Alter und Ort, wo man sich während der Reise im Wiener ÖPNV

sicherer fühlt. Demzufolge würden sich Personen über inklusive 65 Jahre in einem höheren Anteil sicher in Haltestellen fühlen, als jüngere Fahrgäste.

Entsprechend der Ausführungen innerhalb dieses Unterkapitels und in Betrachtung der Analysen in den *Unterkapiteln 9.1* und *9.2*, wird abschließend als Fazit für die erste Hypothese festgehalten,

- dass sich die Wiener Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln sicherer als in Haltestellen fühlen,
- dass die Geschlechtszugehörigkeit der Fahrgäste keinen signifikanten Einfluss auf ihre Einschätzung, wonach öffentliche Verkehrsmitteln sicherer als Haltestellen seien, hat und
- dass der Faktor Alter einen gering signifikanten Einfluss auf die Wahrnehmung des Ortes hat, an welchem sich Fahrgäste während der Reise im Wiener ÖPNV sicherer fühlen.

Die Hypothese (H1), dass öffentliche Verkehrsmitteln als sicherer wie Haltestellen von den Fahrgästen empfunden werden, wurde hiermit bestätigt.

9.3.2 H2

Während sich die erste Hypothese auf den Ort, besser gesagt dem Raum konzentriert, in dem sich die Fahrgäste im Verlauf ihrer Reise im ÖPNV mehr sicher fühlen, fokussiert der Inhalt der zweiten Hypothese auf den Zusammenhang zwischen Geschlechtszugehörigkeit und das generelle subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV.

Die Behauptung, dass sich die Frauen in Wien während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Warten in den Haltestellen unsicherer als männliche Fahrgäste fühlen, deutet auf die Tatsache hin, dass die Geschlechtszugehörigkeit einen Einfluss auf die gefühlte Sicherheit hat.

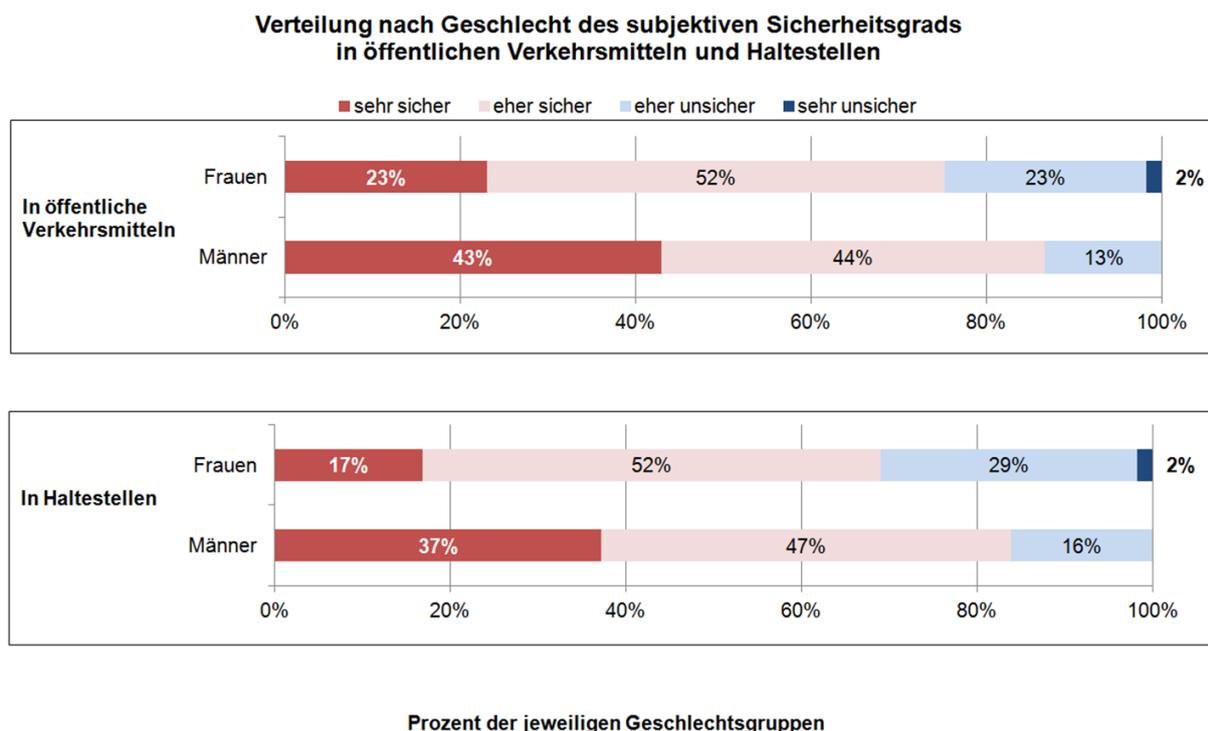
Tab. 19: Für die Analyse der H2 eingesetzten Variablen und betrachtete Zusammenhangsmaße

		...Variable	
Abhängige...		Index_VK	Index_H
Unabhängige...		A_sex	
Zusammenhangsmaße	χ^2 (df)	12,017 (3)	14,669* (3)
	τ_c	0,239	0,266

Die Variablen, die für die Analyse der zweiten Hypothese herangezogen wurden, sind einerseits die Geschlechtszugehörigkeit als unabhängige Variable und andererseits, als abhängige Variablen, die Indizes für das allgemeine Sicherheitsempfinden in Verkehrsmitteln und Haltestellen (s. dazu *Unterkapitel 8.2.1*).

¹⁵ Wie aus der Abbildung 12 ersichtlich ist, besteht ein Zusammenhang zwischen der Geschlechtszugehörigkeit und dem allgemeinen subjektiven Gefühl von Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln und in Haltestellen: weibliche befragte Fahrgäste behaupten in einem größeren Ausmaß, sich bei ihrer Reise im ÖPNV unsicher zu fühlen, als männliche Befragte.

Abb. 12: Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens in öffentliche Verkehrsmitteln und in Haltestellen nach Geschlecht



Rund 75% aller befragten Frauen fühlen sich eher bis sehr sicher bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln, währenddessen hierfür der Anteil der befragten Männer bei 87% liegt. Andererseits, wenn jede vierte aus zehn befragten Frauen sich eher unsicher bis sehr unsicher in den Garnituren der Wiener Linien fühlt, wirken nur 13 Prozent der männlichen Befragten in Verkehrsmitteln verunsichert, wobei kein männlicher Fahrgast angab, sich bei der Fahrt *sehr* unsicher zu fühlen.

Wie schon anhand der ersten Hypothese festgestellt, liegt generell das Gefühl der Sicherheit der Stichprobe tiefer in Haltestellen als bei der eigentlichen Fahrt im ÖPNV. Diese Tendenz spiegelt sich in beiden Geschlechtsgruppen wider. Beim Warten in Stationen verspürt fast jede dritte Befragte Unsicherheit, während im Falle der interviewten Männer sich erst jeder sechste unsicher fühlt. Auch unter diesen Umständen gab es keine männliche Befragten, die

¹⁵ s. Tab. 19 auf Seiten 97: * = in Rahmen dieser Arbeit werden Chi-Quadrat Werte als signifikant betrachtet, wenn ihr Signifikanzniveau bei höchstens 5% liegt. Anders ausgedrückt heißt das, dass Nullhypothesen ab einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% zurückgewiesen werden.

sich beim Warten in Haltestellen *sehr* unsicher fühlen würden. Im Vergleich zur Sicherheitslage in öffentlichen Verkehrsmitteln, fühlen sich in Haltestellen mit 6 Prozentpunkten weniger Frauen eher bis sehr sicher, wobei die Differenz in der männlichen Befragtengruppe 3 Prozentpunkte beträgt.

Entsprechend der beschriebenen Umstände, ist das Empfinden von Sicherheit der männlichen Befragten sowohl in Haltestellen als auch bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln größer als in der weiblichen Befragtengruppe. In Vergleich zu den korrespondierenden Kategorien weiblicher Interviewten, fühlen sich in öffentlichen Verkehrsmitteln um 12% und in Haltestellen um 15% mehr Männer eher bis sehr sicher.

Die grafische Beschreibung der subjektiven Sicherheitslage wird von den statistischen Zusammenhangsmaßen unterstützt, denn wie die Chi-Quadrat-Werte erkennen lassen, besteht ein Zusammenhang zwischen Geschlechtszugehörigkeit und das Empfinden von Sicherheit bei der Reise im Wiener ÖPNV. Kendalls Tau c , der Koeffizient für die Stärke und die Richtung des Zusammenhangs, weist darauf hin, dass sowohl bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie auch sogar stärker beim Warten in Haltestellen, hat die Geschlechtszugehörigkeit einen spürbaren Einfluss auf das Sicherheitsempfinden. Demzufolge fühlen sich Frauen unsicherer als Männer, wenn sie sich im ÖPNV befinden, während ihre Unsicherheit in Haltestellen offenkundiger wird.

Die Schlussfolgerung für die zweite Hypothese (**H2**) bestätigt zugleich ihre Annahme; mit anderen Worten: *weibliche Fahrgäste in Wien fühlen sich während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Warten in den Haltestellen unsicherer als männliche Mitfahrer.*

9.3.3 H3

Zumal der Einfluss der Geschlechtszugehörigkeit auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste der Wiener Linien bestätigt wurde, ist das Alter ein weiteres Kriterium, von welchem angenommen wird, dass es die subjektive Sicherheitslage im Wiener ÖPNV bedingen würde. Die dritte geschlossene Hypothese bringt zum Ausdruck, dass Fahrgäste, die älter sind als inklusive 65 Jahre, sich bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und in den Stationen unsicherer fühlen als jüngere Personen.

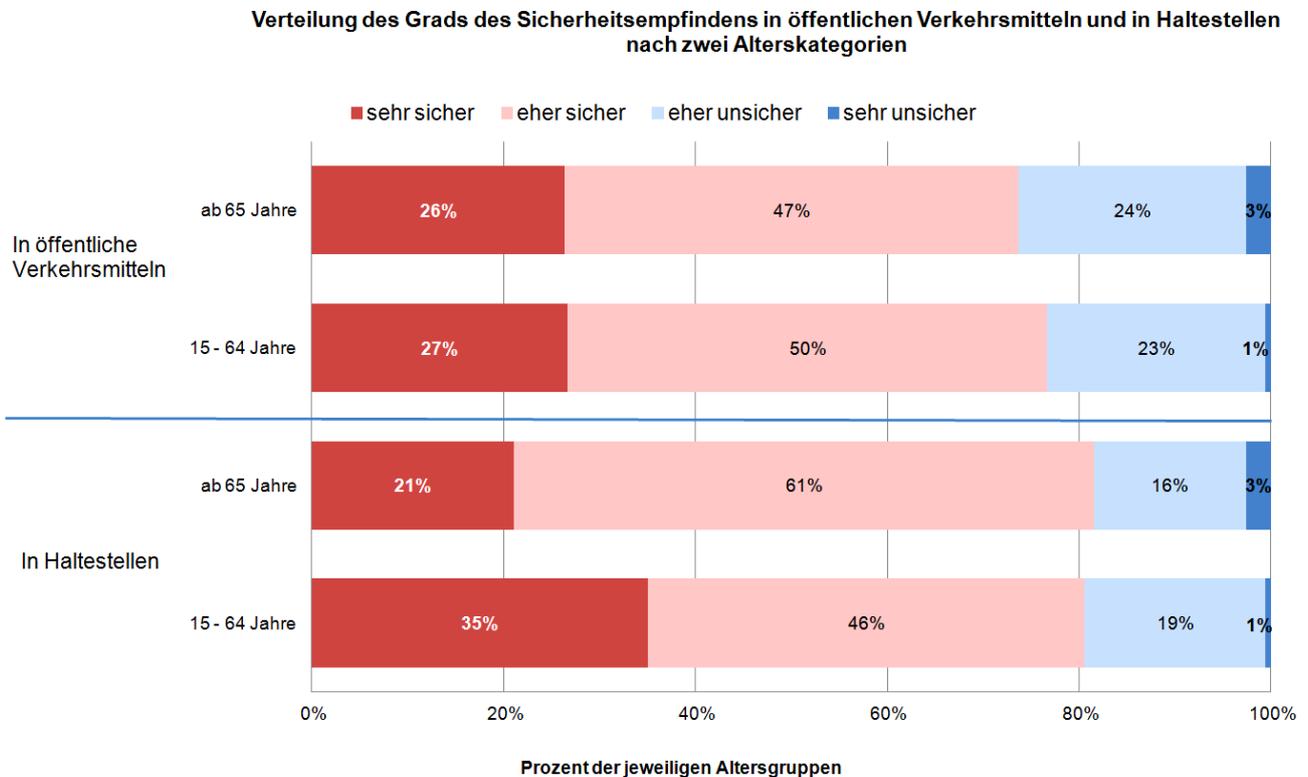
Tabelle 20 zeigt die für die Analyse dieser Hypothese herangezogenen Variablen. Diese sind einerseits das umcodierte Alter als unabhängige Variable und andererseits, als abhängige Variablen, die Indizes für das allgemeine Sicherheitsempfinden in Verkehrsmitteln und Haltestellen (s. dazu *Unterkapitel 8.2.1*).

Tab. 20: Für die Analyse der H3 eingesetzten Variablen und betrachtete Zusammenhangsmaße

		...Variable	
Abhängige...		Index_VK	Index_H
Unabhängige...		C_8_alter_REC	
Zusammenhangsmaße	χ^2 (df)	4,972 (3)	1,531 (3)
	τ_c	0,063	0,017

In der nachstehenden Abbildung 13 werden die Unterschiede im Grad des Sicherheitsempfindens in öffentlichen Verkehrsmitteln und in Haltestellen nach zwei zusammengefasste Alterskategorien verbildlicht. In der Grafik stellt die oberste Altersgruppe alle Befragten älter als inklusive 65 Jahren dar, während die zweite Alterskategorie befragte Personen unter dieser Altersgrenze und bis zum 15. vollendeten Lebensjahr zusammenfasst. Anzumerken ist, dass die Anzahl der Befragten in der zuletzt genannten Altersklasse fast fünffach so groß ist, wie die der ersten Kategorie, sprich 180 jüngere zu 38 ältere Personen.

Abb. 13: Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens in öffentliche Verkehrsmitteln und in Haltestellen nach zwei Alterskategorien



Die Prozentwerte zum Grad des Sicherheitsempfindens sind jeweils auf die einzelnen Altersgruppen gerechnet. Anhand der Grafik kann man auf Anhieb erkennen, dass der Grad des Empfindens subjektiver Sicherheit sowohl bei der Fahrt mit öffentlichen Wiener Verkehrsmitteln als auch beim Warten in Haltestellen ähnliche Ausprägungen in beide Altersgruppen aufweist.

Der Anteil der über inklusive 65 jährigen Personen, die sich in öffentliche Verkehrsmitteln eher bis sehr sicher fühlen, differenziert sich bei derselben Kategorie des Sicherheitsempfindens mit 4 Prozentpunkte vom Anteil der jüngeren Altersgruppe. Mit anderen Worten, 73% der älteren und 77% der jüngeren Befragten fühlen sich bei der Fahrt eher bis sogar sehr sicher. Diese Differenz ist im Falle der gefühlten Sicherheit in Haltestellen viel geringer und beträgt lediglich 1%. Beim Warten auf Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen gaben 81% der älteren und 80% der jüngeren Befragten an, sich eher bis sehr sicher zu fühlen.

In Betrachtung der Pearsons Chi-Quadrat und Kendalls Tau c Werte hat das Alter einen sehr geringen Einfluss auf das allgemeine subjektive Sicherheitsempfinden in Wiener ÖPNV. Wenngleich die deskriptive Statistik zeigt, dass der Anteil der jüngeren Fahrgäste, die sich sicher in öffentlichen Verkehrsmitteln fühlen, ein wenig höher ist als der Anteil der Fahrgäste über inklusive 65 Jahren und dass sich Letztere in Haltestellen, in Vergleich zu jüngere Mitfahrer/-innen, in einem größeren Ausmaß sicher fühlen (s. dazu auch *Unterkapitel 9.3.1, H1*), ist der Zusammenhang zwischen Alter und subjektives Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV nicht signifikant. Das heißt, dass an dieser Stelle die Nullhypothese von der Unabhängigkeit der analysierten Variablen untereinander nicht zurückgewiesen werden kann, sprich zwischen dem Alter der Wiener Fahrgäste und ihrer subjektiven Sicherheitswahrnehmung im ÖPNV besteht kein aussagekräftiger Zusammenhang.

Die Conclusio für die dritte Hypothese fällt so aus, dass, obwohl die Reise im ÖPNV im Punkto subjektive Sicherheit von diversen Einflussfaktoren bedingt wird, ist das Alter der Fahrgäste in Wien einen eher untergeordneten Einflussfaktor; ältere Fahrgäste fühlen sich im Wiener ÖPNV im fast gleichen Maßen sicher, wie jüngere Mitfahrer/-innen.

Die Hypothese (H3), dass während der Reise im ÖPNV sich ältere Fahrgäste unsicherer als jüngere Mitfahrer/-innen fühlen, wurde nicht bestätigt.

9.3.4 H4

Die Annahme, dass Personen mit einem höheren Bildungsgrad in Vergleich zu Fahrgäste, die weniger gebildet sind, ein erhöhtes Sicherheitsbefinden bei der Fahrt mit Wiener öffentlichen Verkehrsmitteln und in den Stationen haben, stellt das Gedankengut der vierten geschlossenen Hypothese dar.

Tab. 21: Für die Analyse der H4 eingesetzten Variablen und betrachtete Zusammenhangsmaße

		...Variable	
Abhängige...		Index_VK	Index_H
Unabhängige...		C_9_bildung	
Zusammenhangsmaße	χ^2 (df)	16,106 (15)	13,414 (15)
	τ_c	-0,022	-0,013

Die Variablen, die für die Analyse der vierten Hypothese H4 herangezogen wurden, sind einerseits die Bildung als unabhängige Variable und andererseits, als abhängige Variablen, die Indizes für das allgemeine Sicherheitsempfinden in Verkehrsmitteln und Haltestellen (s. dazu *Unterkapitel 8.2.1*).

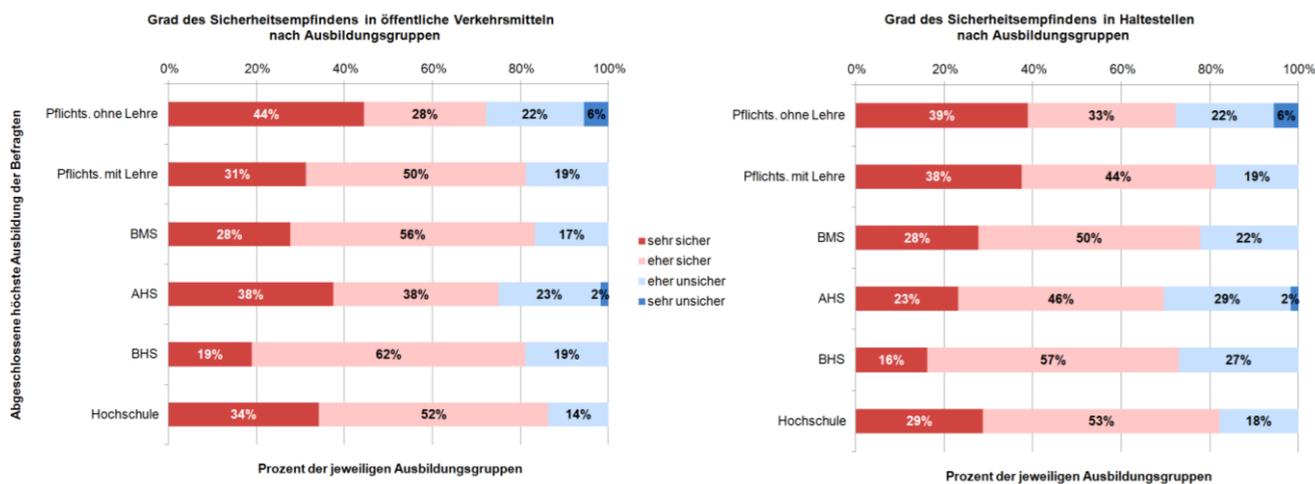
Im Rahmen der vorliegenden Befragung zum subjektiven Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV wurden Personen mit unterschiedlichem höchstem Bildungsniveau befragt. Ein Hochschulabschluss entspricht an dieser Stelle dem höchsten abgefragten Bildungslevel. Als zweithöchster Abschluss gilt derjenige an einer Berufsbildenden Höheren Schule (BHS), gefolgt im Bildungsgrad vom Abschluss an einer Allgemeinbildenden Höheren Schule (AHS). Der vierten Bildungskategorie gehören Befragte an, deren höchster Abschluss an einer Berufsbildenden Mittleren Schule (BMS) erfolgte, wobei Personen, die nur eine Pflichtschule mit bzw. ohne Lehre abgeschlossen haben, den untersten zwei Bildungskategorien zugeteilt wurden.

Laut Frevel (1999) und Raml (2009) haben Personen mit einem höheren Bildungsgrad und somit einem höheren Einkommen und einer damit verbundenen besseren Lebensgrundlage, ein entsprechend stärkeres Sicherheitsgefühl, als Personen die weniger gebildet sind. Des Weiteren solle sich diese Haltung ebenso im subjektiven Sicherheitsempfinden im ÖPNV widerspiegeln.

Die Analyse der Einstellung der befragten Fahrgäste tendiert diese Annahme für den Spezialfall Wien zu widerlegen, denn wie man anhand der Abbildung 14 erkennen kann, ist der Anteil der Personen, die sich sowohl in öffentlichen Verkehrsmitteln als auch in Haltestellen eher bis sehr sicher fühlen, in allen Bildungskategorien in einer untereinander ähnlichen Weise verteilt und umfasst in allen Fällen mindestens 70% aller Befragten. Ebenso liest man aus der Grafik die Tatsache heraus, dass das Sicherheitsempfinden der meisten Bildungsgruppen beim Warten in Haltestellen mit maximal 8 Prozentpunkten tiefer liegt als bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

In der Gruppe der Befragten, deren höchster Abschluss einer Pflichtschule ohne Lehre entspricht, bleibt der Anteil der sich in Verkehrsmitteln eher bis sehr sicher fühlenden ebenfalls so groß wie derjenigen in Haltestellen, wobei die größte Differenz von 8% in der BHS-Gruppe zu beobachten ist.

Abb. 14: Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens in öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen gegliedert nach Ausbildungsgruppen



Die Abbildung 14 zeigt auch, dass der Anteil der Hochschulabsolvent/-innen, der sich während der gesamten Reise eher bis sehr sicher fühlt, im Vergleich zu den fünf anderen Bildungsgruppen am größten ist und beträgt 86 Prozent in öffentlichen Verkehrsmitteln und 82 Prozent in Haltestellen. Die Bildungsgruppe die den Akademiker/-innen bei der Kategorie hohes bis sehr hohes Sicherheitsgefühl in Verkehrsmitteln am nächsten rückt, ist die der BMS-Absolventen mit einem Anteil von 84% aller Gruppenmitglieder. Darüber hinaus meinten 81% aller Personen, die eine Pflichtschule mit Lehre oder eine BHS abgeschlossen haben, sich eher bis sehr sicher zu fühlen, wann sie mit Bussen, Straßenbahnen oder U-Bahnen der Wiener Linien unterwegs sind. Vergleichend mit den anderen im Bildungsgrad höheren Befragten, weisen Interviewte, die allein einen Abschluss an eine Pflichtschule ohne Lehre besitzen, den kleinsten Anteil, respektive 72%, an sich in öffentlichen Verkehrsmitteln eher bis sehr sicher fühlenden Gruppenmitglieder auf.

Bezüglich des Sicherheitsempfindens in Haltestellen, gaben 82% aller Absolvent/-innen einer Pflichtschule ohne Lehre an, sich eher bis sehr sicher vor Ort zu fühlen, wobei dieser Prozentwert dem der Akademiker/-innen entspricht. In der BMS-Gruppe fühlen sich beim Warten 78% aller Mitglieder eher bis sehr sicher, während in der Bildungskategorie der BHS-Absolvent/-innen 73% aller Befragten die Stationen als eher bis sehr sicher wahrnehmen. In der Kategorie der Personen mit allein einem Abschluss an einer Pflichtschule ohne Lehre meinten 72 Prozent aller Mitglieder, in Haltestellen der Wiener Linien ein eher bis sehr hohes

Gefühl der Sicherheit zu verspüren. Der kleinste Anteil der Personen, die sich in Haltestellen eher bis sehr sicher fühlen, findet sich in der Kategorie der AHS-Absolvent/-innen wieder, wo 69% aller Befragten diese Sicherheitslage erleben.

Die statistischen Kennzahlen, die den Zusammenhang zwischen Bildung und subjektives Sicherheitsempfinden in öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen prüfen, zeigen, dass zwischen den Variablen kein besonders signifikanter populationsbezogener Zusammenhang besteht. Dennoch kristallisiert sich eine höchst interessante Tendenz heraus, die in negativer Assoziationsrichtung gleitet und auf die Umstände aufmerksam macht, dass je geringer die Bildung der Befragten, desto eher neigen sie sich im Wiener ÖPNV sicherer zu fühlen. Diese subjektive Sicherheitslage ist in öffentliche Verkehrsmitteln stärker zu beobachten als beim Warten in Haltestellen.

Die vierte Hypothese resümiert in der Erkenntnis, dass ein höheres Bildungsniveau kein erhöhtes Sicherheitsempfinden im ÖPNV gewährleistet. Ganz im Gegenteil sogar, es wurde beobachtet, dass in Wien die weniger gebildete Fahrgäste sich eher sicherer fühlen als Fahrgäste mit einem hohen Bildungsgrad.

Die Hypothese (H4), dass Fahrgäste mit einem höheren Ausbildungsgrad ebenso ein höheres Sicherheitsbefinden haben als Fahrgäste, die weniger gebildet sind, wurde nicht bestätigt.

9.3.5 H5

Im Rahmen der fünften geschlossenen Hypothese werden die Dunkelheit und das Nachtfahren als wichtige Faktoren zur Beeinflussung der subjektiven Sicherheit im Wiener ÖPNV betrachtet. Dementsprechend wird an dieser Stelle angenommen, dass in den Wiener Linien nach Einbruch der Dunkelheit ein geringeres Gefühl der Sicherheit empfunden wird als tagsüber, vor allem wenn natürliches Licht herrscht.

Tab. 22: Für die Analyse der H5 eingesetzten Variablen

Variablen

A_3_tz_morgens, A_3_tz_vormittags,
A_3_tz_nachmittags, A_3_tz_abends,
A_3_tz_nachts

An dieser Stelle wurden keine Pearsons Chi-Quadrat und Kendalls Tau c Werte berechnet, da das Testen und die Beschreibung der fünften Hypothese anhand der Häufigkeitsauszählungen der Variablen, die das Sicherheitsempfinden an unterschiedliche Tageszeiten messen, gemacht werden.

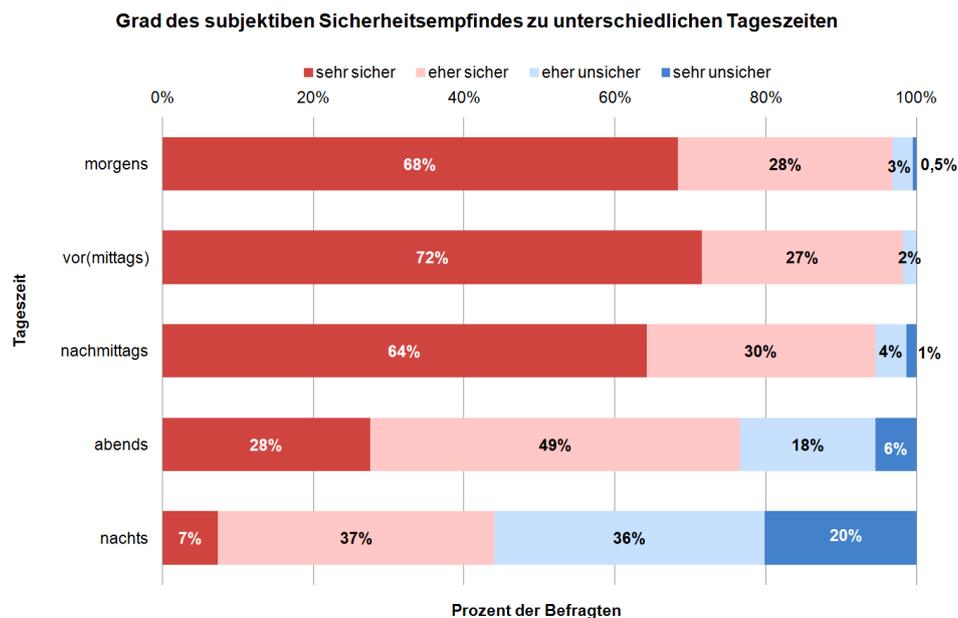
Tab. 23: Tageszeiten

Tageszeit...	... entspricht der Uhrzeit zwischen...
morgens	05:00 – 08:00
(vor)mittags	08:00 – 13:00
nachmittags	13:00 – 18:00
abends	18:00 – 23:00
nachts	22:00 – 05:00

Die Tageszeiten, die mittels der Befragung erfasst wurden, decken alle Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel der Wiener Linien ab, sprich von früh am morgens bis zu den späten Nachtstunden.

Die nachstehende Abbildung 15 präsentiert in welchem Ausmaß sich befragte Fahrgäste der Wiener Linien an unterschiedliche Tageszeiten während ihrer Reise im ÖPNV sicher fühlen. Anhand der Grafik kann man besonders gut erkennen, wie das Gefühl subjektiver Sicherheit mit bestimmten Fahrzeiten zu- oder abnimmt:

Abb. 15: Grad des Sicherheitsempfindens im Wiener ÖPNV zu unterschiedlichen Tageszeiten



Tagsüber zu fahren, wann viele Menschen mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen überall durch die ganze Stadt unterwegs sind, stellt für die meisten befragten Fahrgäste der Wiener Linien einen eher bis sehr sicheren Zeitraum dar. Während sich in den frühen Morgenstunden bis zu 68% aller Befragten sehr sicher und 28% eher sicher fühlen, steigt bis zum Vormittag und zur Mittagszeit der Anteil der sich eher bis sehr sicher fühlenden Fahrgäste bis zu 98% aller Interwieten an. Lediglich 3 bzw. 2 Prozent der Stichprobe gab an, sich morgens respektive (vor)mittags eher unsicher zu fühlen, wobei ausschließlich eine Person meinte, die frühen Morgenstunden sehr unsicher zu empfinden. Zugleich weisen die Fahrten ab dem Nachmittag generell ein tieferes Gefühl subjektiver Sicherheit auf. Aus der

gesamten Stichprobe behaupteten kumulierte 94% sich zwischen 13:00 und 18:00 Uhr eher bis sehr sicher zu fühlen, während 4% aller Befragten Unsicherheit verspüren und bis zu 1%, sprich zwei Personen, die Fahrt als sehr unsicher wahrnehmen. Der Abend bringt die eintretende Dunkelheit und gleichzeitig ein erhöhtes Gefühl von Unsicherheit mit sich, in den Abendstunden sinkt der Anteil der sich eher bis sehr sicher fühlenden Personen bis zu 76% aller Interviewten, während sich fast jeder dritte Befragte eher bis sogar sehr unsicher fühlt. Nachts fühlt sich bei der Fahrt nur 44% der Stichprobe eher bis sehr sicher, wobei mehr als die Hälfte der Befragten Unsicherheit verspürt.

Als Fazit für die fünfte bestätigte Hypothese wird festgehalten, dass die Fahrzeit bis zu den Mittagsstunden die Zeitspanne bildet, in der der höchste Anteil an sich eher bis sehr sicher fühlenden Fahrgäste registriert wurde und entspricht aus diesem Grunde der am sichersten wahrgenommenen Tageszeit im Wiener ÖPNV. Ab Nachmittag nimmt der Anteil der Personen, die sich bei der Fahrt eher bis sehr unsicher fühlen, an, bis es dann in den Nachtstunden seinen Höhepunkt erreicht. Folglich hängen die Tageszeit und das Niveau des Sicherheitsempfindens im ÖPNV signifikant zusammen.

Die Hypothese (H5), dass während der Reise im ÖPNV sich Fahrgäste in den späten Abendstunden weniger sicher fühlen als tagsüber, wenn natürliches Licht herrscht, wurde hiermit bestätigt.

9.3.6 H6

Obleich Geschlechtszugehörigkeit, Bildung oder Tageszeit das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste während der gesamten Reise im ÖPNV beeinflussen, stellt die Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ebenfalls einen Einflussfaktor auf das Empfinden von Sicherheit dar. Durch die sechste geschlossene Hypothese wird behauptet, dass Ofnutzer/-innen, sprich, Personen die täglich bis mehrmals pro Woche öffentliche Verkehrsmittel nutzen, ein erhöhtes Sicherheitsgefühl haben in Vergleich zu Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln wenige Male monatlich oder seltener fahren.

Das Empfinden von Sicherheit beim Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirkt sich nicht allein auf die Häufigkeit der Nutzung aus, sondern sie beeinflusst ebenso die Meinung der Fahrgäste zur Attraktivität des ÖPNV-Systems. Unsicher empfundene Fahrten, Garnituren und Haltestellen können zu einer beschränkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder sogar zum totalen Fahrtverzicht mit öffentlichen Fahrgelegenheiten führen kann. Darauf basierende Folgen wirken sich auf die Verkehrsunternehmen unter anderem in Form von Einnahmeverlusten, negative Schlagzeilen und implizit ein schlechtes Image aus.

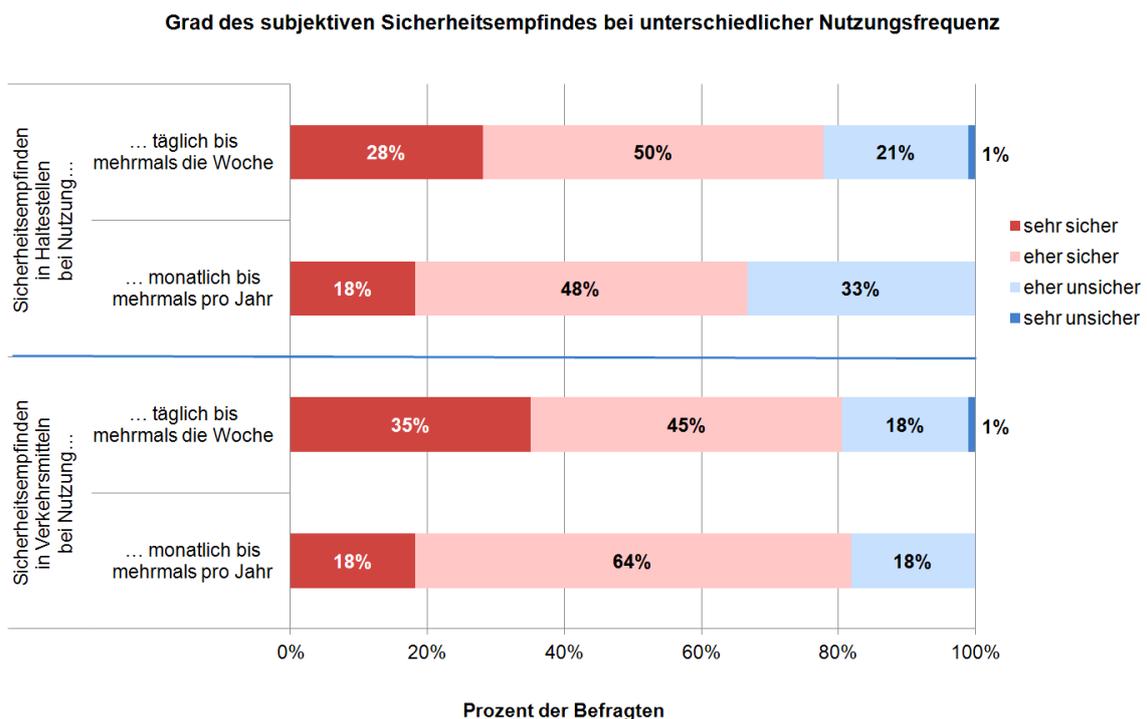
Tab. 24: Für die Analyse der H6 eingesetzten Variablen und betrachtete Zusammenhangsmaße

		...Variable	
Abhängige...		Index_VK	Index_H
Unabhängige...		Index_N	
Zusammenhangsmaße	$\chi^2(df)$	4,761 (3)	3,236 (3)
	τ_c	0,065	0,079

Die Variablen, die für die Analyse dieser Hypothese herangezogen wurden, sind einerseits der Index für die Nutzungsfrequenz als unabhängige Variable, und andererseits, als abhängige Variablen, die Indizes für das allgemeine Sicherheitsempfinden in Verkehrsmitteln und Haltestellen (s. dazu *Unterkapitel 8.2.1* und *8.2.2*).

Anhand der Abbildung 16 wird der Grad des Sicherheitsempfindens einerseits in öffentlichen Verkehrsmitteln und andererseits in Haltestellen bei häufiger und seltener Nutzung öffentlicher Fahrgelegenheiten darstellt.

Abb. 16: Grad des Sicherheitsempfindens im Wiener ÖPNV bei unterschiedlicher Nutzungsfrequenz



Im unteren Teil der Grafik, welches das subjektive Sicherheitsempfinden bei der tatsächlichen Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien verbildlicht, erkennt man leicht, dass der Anteil der befragten Personen, die sich eher bis sehr sicher fühlen und täglich bis mehrmals die Woche öffentliche Fahrgelegenheiten nutzen, mit einem Prozentpunkt tiefer liegt im Vergleich zur analogen Fahrgästegruppe, die seltener mit den Wiener Linien fahren. Mit anderen Worten und bei Betrachtung der Kehrseite, gaben

insgesamt 19% der Oftnutzer/-innen und 18% der Wenignutzer/-innen an, sich bei der Fahrt eher bis sehr unsicher zu fühlen, wobei sogar 1% der Oftnutzer/-innengruppe meinte, sich bei der Fahrt *sehr* unsicher zu fühlen. Die Tatsache, dass sich Personen, die täglich oder mehrmals pro Woche auf das ÖPNV-System zurückgreifen, in einem höheren Ausmaß unsicher bei der Fahrt fühlen, kann damit verbunden sein, dass sie angesichts ihrer höheren Nutzungsfrequenz mehr vom mobilen Innenleben des ÖPNV-Systems vernehmen als Wenignutzer/-innen. Demzufolge ist die Eventualität, dass Oftnutzer/-innen mehr positive als auch mehr negative Erfahrungen in Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen machen, höher wie bei Wenignutzer/-innen.

Dennoch kann man dem oberen Teil der Abbildung 16 entnehmen, dass beim Warten in Haltestellen der Anteil der sich eher sicher bis sehr sicher fühlenden Fahrgäste in der Gruppe der Oftnutzer/-innen mit 12% höher ist als bei den Personen, die eher selten auf das ÖPNV-System zugreifen. Obwohl auch an dieser Stellen 1% der Oftnutzer/-innen meinten, sich in Haltestellen sehr verunsichert zu fühlen, gab erst jeder fünfte an, eher unsicher beim Warten zu sein. In der Kategorie der Wenignutzer/-innen fühlt sich jeder dritte Befragte unsicher, wann er sich in den Haltestellen der Wiener Linien befindet. Personen, die öfters auf öffentliche Fahrgelegenheiten zugreifen und aus diesem Grund täglich oder mehrmals die Woche in Haltestellen Wartezeiten verbringen, sind mit diesen Umständen und auch mit dem Umfeld der Station vertrauter, als Fahrgäste, die seltener mit den öffentlichen Warteräumen Kontakt haben.

Die Analyse der statistischen Zusammenhangsmaße lässt allerdings erkennen, dass in Wien ein sehr schwacher Zusammenhang zwischen die Nutzungsfrequenz der Fahrgäste und das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV besteht. Aus diesem Grund wird für die Behauptung, dass Personen, die täglich bis mehrmals pro Woche öffentliche Verkehrsmittel nutzen, ein erhöhtes Sicherheitsgefühl haben in Vergleich zu Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln wenige Male monatlich oder seltener fahren, die Unabhängigkeit der Variablen untereinander für gültig erklärt.

Im Anschluss der Beschreibung der sechsten Hypothese wird für Wien festgehalten, dass für Wien die Annahme, Oftnutzer/-innen der Wiener Linien hätten ein erhöhtes Sicherheitsgefühl in Vergleich zu Wenignutzer/-innen, für den Teil der Reise, der die tatsächliche Fahrt betrifft, nicht bestätigt wurde – der Zusammenhang zwischen diesen Merkmalen ist nicht signifikant. Dahingegen zeigt sich, deskriptiv gesehen, dass Personen, die täglich bis mehrmals die Woche in Haltestellen verweilen und dadurch mit den öffentlichen Warteräumen und deren Umgebung vertrauter sind, sich sicherer fühlen als Fahrgäste, die seltener auf öffentliche Fahrgelegenheiten zugreifen.

Die Hypothese (H6), dass während der Reise im ÖPNV sich Ofnutzer/-innen sicherer fühlen als Wenignutzer/-innen, wurde nicht bestätigt.

9.3.7 H7

Untersuchungen zum Sicherheitsempfinden in andere europäische Städte haben gezeigt, dass der Bus von den Fahrgästen im ÖPNV als das sicherste wahrgenommene öffentliche Verkehrsmittel bezeichnet wird, wohingegen die U-Bahn die schlechteste Bewertung in Punkto subjektive Sicherheit erhält. (vgl. Forsblom 2006) Darauf basierend, fokussiert die letzte geschlossene Hypothese auf die Annahme, dass für den Wiener ÖPNV eine analoge Situation vorliegt, nämlich, dass die Bussen sicherer als die U-Bahnen wahrgenommen werden.

Tab. 25: Für die Analyse der H7 eingesetzten Variablen

Variablen
A_2_sich_VK, A_2_unsich_VK

An dieser Stelle wurden keine Zusammenhangsmaße berechnet, da die Beschreibung der Hypothese anhand der Häufigkeitsauszählungen der Variablen, die das sicherste/unsicherste wahrgenommene Verkehrsmittel vermerken, gemacht wird.

Im Rahmen der Befragung der Fahrgäste der Wiener Linien wurden diese gebeten, nach der Einschätzung ihrer Nutzungsfrequenz, dasjenige öffentliche Verkehrsmittel zu nennen, welches sie als das sicherste und anschließend welches Verkehrsmittel sie als das unsicherste wahrnehmen. Die Interviewten mussten jeweils zwischen Bus, Straßenbahn und U-Bahn als öffentliche Verkehrsmittel der Wiener Linien wählen.

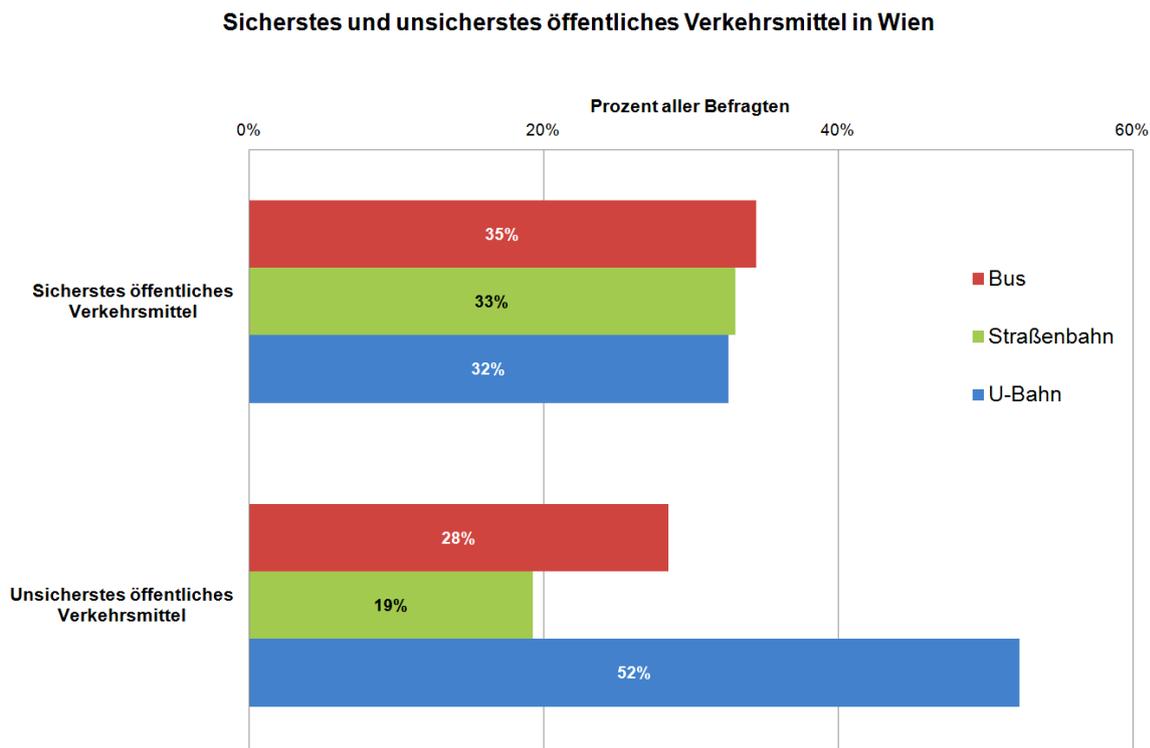
Im Gespräch mit vielen Befragten haben sich die Fragen nach dem sichersten und unsichersten wahrgenommenen Verkehrsmittel als die schwierigsten unter allen Fragen erwiesen. Sowohl im Verständnisbereich wie auch im Kontext der genauen Beantwortung der Fragen, gab es seitens der Befragten lange Überlegungen zu den allgemeinen Begriff „Sicherheit“ und die subjektive Einschätzung zur grammatikalischen Steigerung für das Eigenschaftswort „sicher“ (sicher – sicherer – am sichersten).

In Anlehnung der Reflexionen zur Frage über das sicherste öffentliche Verkehrsmittel in Wien stellt sich heraus, dass Busse, Straßenbahne und U-Bahne von den Befragten in den fast gleichen Maßen als sicher betrachtet werden. Das öffentliche Verkehrsmittel, welches die meisten Befragtenstimmen, sprich 35%, gesammelt hat, ist der Bus, eng gefolgt im Stimmenanteil von der Straßenbahn, für die sich 33% aller Stimmen entschieden haben. Schließlich gab fast jeder dritte aus zehn Befragten, das heißt 32% aller Interviewten an, die U-Bahn sei das sicherste öffentliche Fahrzeug im Wiener ÖPNV-System.

Die nahezu gleichmäßige Verteilung der Stimmen für das sicherste Verkehrsmittel weist auf die Tatsache hin, dass die öffentlichen Verkehrsmittel der Wiener Linien, unabhängig von ihrer Art, von den Fahrgästen als gleich sicher empfunden werden.

Abbildung 17 präsentiert die Bilanz der Äußerungen der Fahrgäste auf die zwei in diesem Kontext untersuchten Fragen:

Abb. 17: Das sicherste/unsicherste öffentliche Verkehrsmittel der Wiener Linien



Die negativ gestellte Frage über das *unsicherste* öffentliche Fahrzeug weckte erneut Überlegungen bei den Befragten. Wiederum zeigten sich Spannungen in der persönlichen Definition von was heißt „sicher“ und „unsicher“, wann ist ein Fahrzeug sicher oder was bedeutet für den Einen oder die Andere „Unsicherheit“. Obgleich bei der Frage nach dem sichersten Verkehrsmitteln sich keine eindeutigen und aussagekräftigen Differenzen zwischen den einzelnen Fahrzeugarten herauskristallisiert haben, tritt im Falle des als am unsichersten wahrgenommenen Verkehrsmittels die U-Bahn mit mehr als die Hälfte aller Befragtenstimmen (52%) hervor. Das zweitplatzierte Verkehrsmittel stellt den Bus mit 28% aller Nennungen dar, wobei die Straßenbahn von 19% aller Interviewten als das unsicherste unter den öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien betrachtet wird.

Eine mögliche Interpretation der klaren Mehrheitsbewertung, dass die U-Bahn das unsicherste öffentliche Verkehrsmittel in Wien sei, könnte darin bestehen, dass die U-Bahnstrecken, als die meistbefahrenen Linien, die den längsten Teil ihrer Route unterirdisch

führen, für viele Personen ein großes Potenzial an unterschiedliche Unsicherheiten in sich bergen, die sowohl in den Garnituren selber als auch in Haltestellen wegen geringer sozialer Kontrolle in Erscheinung treten könnten. Wiederum sei die Straßenbahn am wenigsten unsicher, da sie ständig, mit einigen wenigen Ausnahmen, an die Oberfläche fährt und im Gegensatz zum Bus einer klar definierten Gleisspur nachfährt, die die Fahrgeschwindigkeit eingrenzt.

Abschließend kann man für die letzte geschlossene Hypothese festhalten, dass obwohl sich Busse in der Bewertung der Befragten als die sichersten öffentlichen Verkehrsmitteln nur gering von den anderen beiden Verkehrsmittelarten unterscheiden, stellen die U-Bahne mit Abstand die am unsichersten wahrgenommenen öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien dar.

Die Hypothese (H7), dass der Bus von den Fahrgästen als das sicherste wahrgenommene öffentliche Verkehrsmittel im Personennahverkehrsnetz eingestuft, wohingegen die U-Bahn als das unsicherste Verkehrsmittel betrachtet wird, wurde bestätigt.

* * *

Über die Analyse zu den Forschungsfragen und zu den sieben geschlossenen Hypothesen hinaus, hat sich die vorliegende Arbeit als erweiterndes Ziel gesetzt, eine Reihe von deskriptiven Aussagen aus der Befragung der 218 Fahrgäste der Wiener Linien zu entfalten. Demzufolge wird an dieser Stelle Raum für...

9.4 ... weitere Ergebnisse zum Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV...

... geboten. Die nachstehenden deskriptiven Befunde entstammen den Auszählungen zur Fragebatterie Nr. 5 aus dem Fragebogen, die auf einer vierstufigen Zustimmungsskala u. a. nach diverse Motive, wie körperliche oder gesundheitliche Beschwerden oder schlechte Erfahrungen, für die Vermeidung öffentlicher Verkehrsmitteln fragt. Zu diesen abgefragten Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im ÖPNV wurden für Wien keine Hypothesen aufgestellt, da in der recherchierten Literatur zur Wiener Sicherheitslage diesbezüglich ungenügend Informationen ausfindig waren. Folglich stellen die *Unterkapitel* 9.4.1 bis 9.4.4 keine weiteren Hypothesenbeschreibungen dar, sondern sind ausschließlich deskriptive Feststellungen zum Wiener Sicherheitsempfinden im Bereich des ÖPNV.

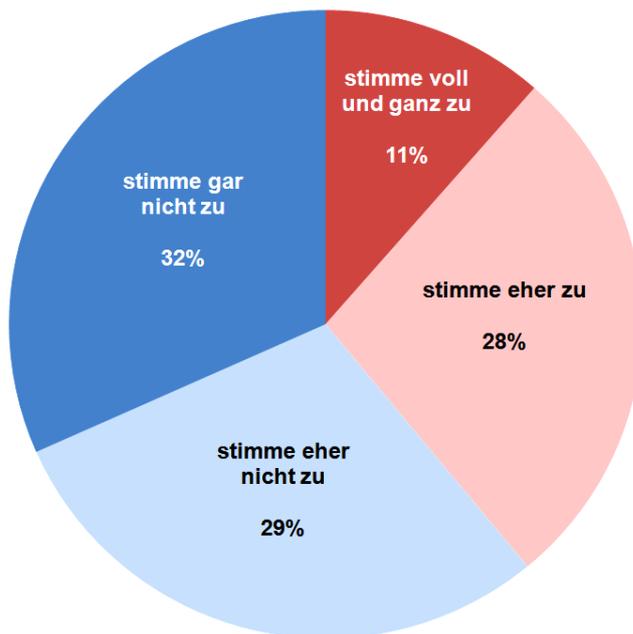
9.4.1 Körperliche Beschwerden als Vermeidungsmotiv im Wiener ÖPNV

Als erste Frage über mögliche Vermeidungsmotive der Fahrgäste im Wiener ÖPNV fungierte die Erkundung über die Praxis der Fahrgäste, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu vermeiden, wenn sie von körperlichen oder gesundheitlichen Beschwerden geplagt werden.

Abb. 18: Körperliche Beschwerden als Vermeidungsmotiv

Anteil der Befragtenantworten bei der Zustimmungsfrage 5.a:

"Bei körperlichen oder gesundheitlichen Beschwerden vermeide ich die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel."



Anhand der Tortengrafik auf der linken Textseite ist ersichtlich, dass der Anteil der interviewten Personen die gemeint haben, bei körperbedingten Beschwerden öffentliche Verkehrsmittel zu vermeiden, kleiner ist als der Anteil der Interviewten die auch im Falle, körperlich nicht vollkommen beisammen zu sein, auf öffentliche Verkehrsmittel zugreifen. Demnach stimmen einer Vermeidung öffentlicher Verkehrsmittel 11% der Stichprobe voll und ganz und 28% eher zu. Mit der Behauptung, sich im Krankheitsfall der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu

entziehen, stimmen 29% aller Befragten eher nicht zu, während die restlichen 32% der befragten Fahrgäste der Wiener Linien ganz und gar nicht zustimmen.

Den Häufigkeitsauszählungen zufolge, greifen mehr als die Hälfte der Interviewten trotz körperlichen oder gesundheitlichen Beschwerden auf die Wiener Linien zu.

Sicherlich bleibt unter diesen Umständen die in dieser Arbeit nicht thematisierte Fragestellung offen, ob die Gruppe der Personen, die allenfalls auf öffentlichen Verkehrsmitteln zugreift, die Wahl, öffentlich zu fahren, immer aus Überzeugung oder gerade aus der Notwendigkeit trifft, keine andere Mobilitätsmöglichkeit zu haben. Immerhin, wie schon die jährlich steigende Anzahl der Wiener ÖPNV-Benutzer/-innen zeigt, steht für Wien fest, dass immer mehr Personen auf den öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien zugreifen.

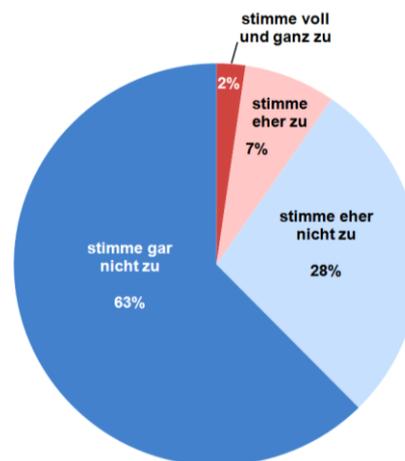
9.4.2 Negative Erfahrungen als Vermeidungsmotiv im Wiener ÖPNV

Laut unterschiedlichen Studien (vgl. Alm/Lindberg 2000; Axthelm 2005; Forsblom 2006; Kleinschmied et al. 2009) im Bereich des subjektiven Sicherheitsempfindens sollen Personen, die im ÖPNV Opfer oder Zeugen von Gewalt oder Belästigung gewesen sind, generell ein erhöhtes Unsicherheitsgefühl bezogen auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln haben und versuchen diese dementsprechend zu vermeiden.

Abb. 19: Negative Erfahrungen als Vermeidungsmotiv

Die Einstellung der befragten Fahrgäste in Wien, die in Abbildung 19 grafisch dargestellt wird, tendiert die oben genannte Aussage zu bestreiten. Beim Statement, sie würden ungern mit den Wiener Linien fahren, weil sie negative Erfahrungen gemacht haben, gaben insgesamt 91% aller Befragten an, der Behauptung eher bis gar nicht zuzustimmen. Nur 7% der Interviewten gaben zu,

Anteil der Befragtenantworten bei der Zustimmungfrage 5.b:
 "Ich fahre ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln, weil ich schlechte Erfahrungen gemacht oder Belästigungen während der Fahrt oder in Haltestellen erlebt habe."



öffentliche Fahrgelegenheiten eher zu meiden, weil ihnen schlechte Erlebnisse zugestoßen sind, während der Anteil der Personen, deren Stimmen voll und ganz der Zustimmung der Behauptung gewidmet sind, lediglich 2% der Stichprobe ausmachen.

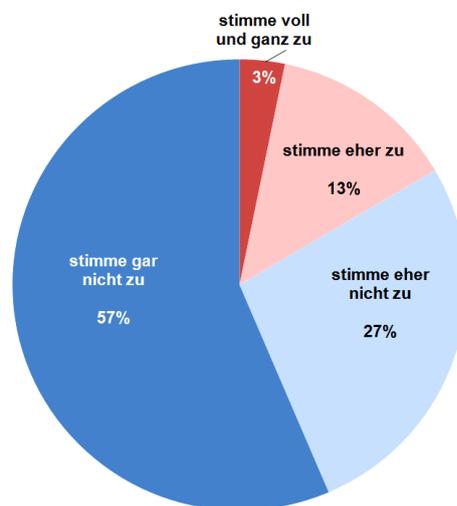
Wie im Falle der zweideutigen Erkenntnisinterpretation aus dem vorigen *Unterkapitel 9.4.1*, kann man auch an dieser Stelle eine zweiseitige Deutung der hohen nichtzustimmenden Stimmenbilanz heranziehen. *Einerseits* besteht die ungeklärte Auffassung, dass die Personen, die öffentliche Verkehrsmitteln eher bis gar nicht vermeiden, so selbstsicher und mit einem so hohen Sicherheitsgefühl ausgestattet sind, dass sie, obwohl sie negative Erfahrungen im ÖPNV gemacht haben, immer noch gern und ungestört öffentlich fahren. Diese Interpretation würde für ein sehr hohes Sicherheitsgefühl der Fahrgäste der Wiener Linien sprechen. Andererseits bleibt die Frage offen, ob die Personen aus der Kategorie der Nichtzustimmenden überhaupt negative Erfahrungen in den Wiener Linien gemacht haben. Dieser Interpretation zufolge, würde es für die Gruppe der Nichtzustimmenden heißen, dass ihrer Aussage, trotz negativ erlebten Erfahrungen im ÖPNV die Gelegenheit, öffentlich zu fahren, nicht vermeiden, keine aussagekräftige Gültigkeit zugeschrieben wird. In diesem Falle würden die gegebenen Antworten nur *Annahmen* darstellen, jedoch keine erfahrungsbasierende *Urteile*.

9.4.3 Sorgen über Verkehrsunfälle und technische Störungen im Wiener ÖPNV

Im Hinblick auf die Sicherheitsbilanz aus der BEST-Studie (s. *Unterkapitel 5.2.2*), die das große Vertrauen der Wiener Bevölkerung in den führenden stadt-eigenen Mobilitätsanbieter im ÖPNV hervorheben, lag für Wien die Vermutung vor, dass sich Fahrgäste der Wiener Linien eher wenig bis keine Sorgen über technische Störungen oder Verkehrsunfälle während der tatsächlichen Fahrt machen. Diese Aussage, die lediglich eine Vermutung darstellt und keinesfalls als Hypothese betrachtet werden darf, wird, wie in Abbildung 20 dargestellt, bestätigt.

Abb. 20: Sorgen über Verkehrsunfälle und technische Störungen

Anteil der Befragtenantworten bei der Zustimmungfrage 5.c:
 "Wenn ich öffentliche Verkehrsmittel benutze, mache ich mir Sorgen über Verkehrsunfälle oder technische Betriebsstörungen."



Bei der Erkundung über die Sorgen der Fahrgäste verbunden mit technischen Betriebsstörungen der Wiener Linien oder mit möglichen Verkehrsunfällen während der tatsächlichen Fahrt, gaben mehr als die Hälfte der Befragten (57%) an, sich gar keine besorgniserregende Gedanken darüber zu machen. Ebenfalls weitere

27% der Stichprobe stimmen eher nicht zu, während der Fahrt an betriebstechnische Unstimmigkeiten zu denken. Besorgter wirken insgesamt 16% aller Befragten, wobei 3% davon voll und ganz zugegeben haben, während der Reise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mögliche Verkehrsunfälle oder technische Betriebsstörungen zu befürchten.

Nichtsdestotrotz wird mittels der Fahrgastbefragung hervorgehoben, dass die meisten befragten Fahrgäste der Wiener Linien sich während der tatsächlichen Fahrt eher wenig bis keine Sorgen über technische Störungen oder Verkehrsunfälle machen. Diese Gegebenheit untermauert die Tatsache, dass dem führenden stadt-eigenen Mobilitätsanbieter im ÖPNV durch die Wiener Fahrgäste viel Vertrauen zugesprochen wird.

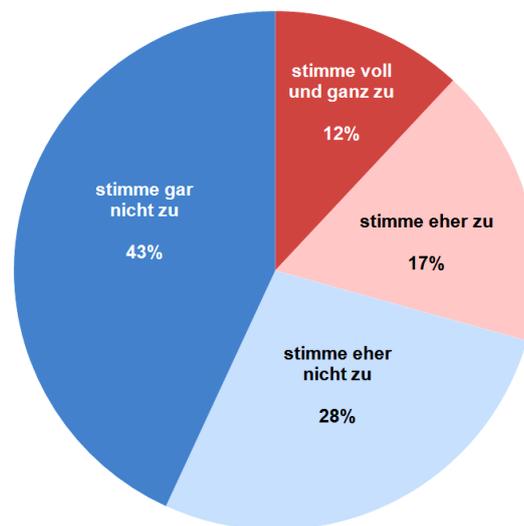
9.4.4 Informiertheit über den Wiener ÖPNV

Obwohl die meisten Fahrgäste unbesorgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, zeigt die vorliegende Umfrage und überdies die nachstehende Abbildung 21, dass das Niveau der Informiertheit über den Mobilitätsanbieter im Wiener ÖPNV nicht besonders hoch ist.

Abb. 21: Informiertheit über den Wiener ÖPNV

Der Behauptung, oft Nachrichten, Artikel oder Berichte über die Wiener Linien zu lesen, wurde von mehr als Zweidrittel (71%) aller Befragten eher bis gar nicht zugestimmt. Demgegenüber stehen die restlichen 29% der Stichprobe, von denen 12% mit voller Überzeugung angegeben haben, sich immer wieder aus den Medien über den Wiener Mobilitätsanbieter zu informieren, und 17% die Meinung vertreten, sie würden sich nur gelegentlich über die

Anteil der Befragtenantworten bei der Zustimmungfrage 5.d:
"Ich lese oft Nachrichten, Artikel, Berichte über die Wiener Linien."



Wiener Linien informierten. Ergänzend ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass negativ bewertete Ereignisse (z.B. Pöbeleien in öffentlichen Verkehrsmitteln), die in den Medien übertrieben beschrieben werden, aber auch positive Artikel zum Mobilitätsanbieter (z.B. Informationen über zukünftige Ausbauarbeiten) das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und das Image des Mobilitätsanbieters beeinflussen können.

* * *

In einem kurzen zusammenfassenden Überblick haben die Untersuchung der Forschungsfragen und die Prüfung der sieben geschlossenen Hypothesen für das Wiener ÖPNV die Erkenntnisse gebracht, dass das allgemeine Sicherheitsempfinden der befragten Fahrgäste in Wien hoch bis sehr hoch ist. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass Faktoren mit persönlichem Bezug, wie Alter, Bildung oder Nutzungsgewohnheiten der Fahrgäste, keinen bedeutenden Einfluss auf ihr Empfinden von Sicherheit bei der Reise mit öffentlichen Fahrgelegenheiten darstellt. Hingegen sind Umfeld bezogene Kriterien, wie Tageszeit, Art des öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Räumlichkeiten, wo einzelne Reisetile stattfinden, in einem viel größeren Ausmaß für die Entstehung von Unsicherheiten oder Ängste verantwortlich. Ferner wird der Untersuchung der Forschungsfragen entnommen, dass die Anwesenheit von berauschten Personen oder Individuen mit deviantem Verhalten im öffentlichen Verkehrsnetz ebenso wichtige Faktoren in der Beeinflussung der subjektiven Sicherheitslage im Wiener ÖPNV repräsentieren. Außerdem stellen für die Mehrheit der Befragten körperliche Beschwerden und negative Erfahrungen bezogen auf den ÖPNV keine bedeutenden Argumente dar, öffentliche Fahrgelegenheiten zu vermeiden. Zugleich machen sich die meisten befragten Fahrgäste der Wiener Linien eher wenig bis keine Sorgen über technische Störungen oder Verkehrsunfälle, jedoch ist ihr Niveau der Informiertheit über den Wiener Mobilitätsanbieter nicht besonders hoch.



10 Fazit und Ausblick

Die Wichtigkeit, die Problematik des Sicherheitsempfindens im ÖPNV anzusprechen, ist durch die Tatsache begründet, dass die subjektive Unsicherheit bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln nicht nur die Attraktivität des ÖPNV-Systems aus der Sicht der Fahrgäste beeinträchtigt, sondern auch unter anderem zur beschränkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln oder sogar zum totalen Fahrtverzicht führen kann. Aus diesem Grund analysiert die vorliegende Arbeit, infolge einer umfangreichen Befragung, eine Reihe von Einflüssen auf das individuelle Sicherheitsempfinden der Fahrgäste der Wiener Linien GmbH, die führender Mobilitätsanbieter im Öffentlichen Personennahverkehr Wiens ist. Die zahlreichen Fahrzeuge der Wiener Linien bedecken das Stadtbild Wiens wie ein Nervensystem, wobei die U-Bahn, als Rückenmark, die größte Anzahl an Fahrgäste transportiert und diese dann an unterschiedliche Stationen an Bussen und Straßenbahnen, als einzelne Nerven des Systems, verteilt.

Die gefühlte Unsicherheit im ÖPNV keimt im Spannungsfeld zwischen, einerseits, der Notwendigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln und, andererseits, der subjektiven Wahrnehmung des Verkehrsnetzes vonseiten der Fahrgäste auf.

Obwohl die Grenzen zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit nicht eindeutig zu definieren sind, stellen die beiden Sinnkomponenten keinen Gegensatzpaar dar, sondern sie runden gemeinsam den gesellschaftlichen Sinn des Begriffs *Sicherheit* ab. Die Differenziertheit der Gesellschaft, die Tatsache, dass öffentlicher Raum und somit auch öffentliche Verkehrsmittel von unterschiedlichen Personen genutzt werden und dass aus dieser Diversität stille oder ausgelebte Konflikte entstehen können, verweisen auf eine Vielfalt diverser Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV. Dementsprechend hat die Entstehung von Unsicherheit und Ängste im öffentlichen Raum eine umfassende Palette an persönlichen, Umfeld, technisch-, betrieblich- oder Image bedingte Einflussfaktoren als Ursprung.

Die bis dato in Wien vertretene These, dass die Stadt in Punkto Sicherheitsempfinden im Öffentlichen Personennahverkehr ein hohes bis sehr hohes Niveau aufweist, wird anhand von mehreren nationalen und internationalen sicherheitsbezogenen Studien (wie vgl. IKF 2000; Hanak 2004; Dalborg/Tengblad 2005; Eisenbach-Stangl/Stangl 2008; Häberlin 2008 u. a.) und Bürger/-innenbefragungen (wie vgl. Wiener Linien 2009; VCÖ 2011 u. a.) belegt. Die vorliegende Studie widmet sich dennoch der Frage, wie sich das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste der Wiener Linien im Jahr 2012 deuten lässt und welche Faktoren es sind, die dieses Sicherheitsempfinden beeinflussen.

Da die Empfindung von Sicherheit ausschließlich latent ist und nur an den Orten zu erheben ist, wo sie stattfindet, führten grundlegende Überlegungen in Rahmen der Arbeit zur Einsicht, dass zur Messung der subjektiven Sicherheitsgefühle im Wiener ÖPNV sich ein standardisierter Fragebogen als geeignet erweist. Aus der Grundgesamtheit, die sich aus in Wien wohnhaften Fahrgäste der Wiener Linien, die älter als inklusive 15 Jahre sind, bildet, wurde die Stichprobe von insgesamt 218 Personen über ihre Einstellung zur empfundenen Sicherheitslage hinsichtlich diverser Einflusskriterien befragt.

10.1 Fazit

Im Zuge der Untersuchungen zu den Forschungsfragen, der Prüfung der geschlossenen Hypothesen und der Analyse weiterer Ergebnisse aus der Befragung wurde eine Reihe von „frischen“ Erkenntnissen über das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Wiener ÖPNV ans Licht gebracht.

Die Bilanz der *allgemeinen Erkenntnisse* für den Wiener ÖPNV lässt sich wie folgt präsentieren:

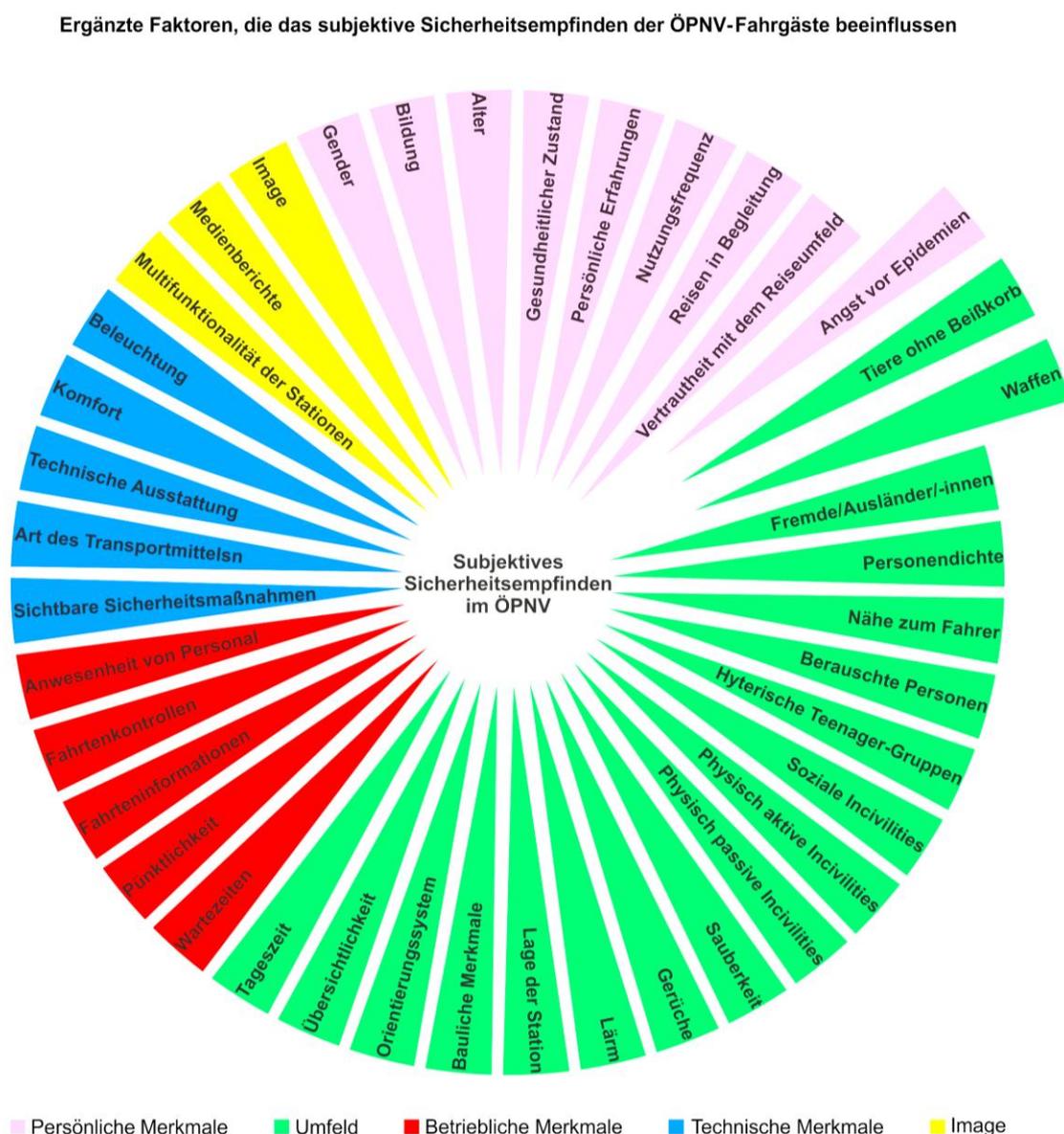
- Das allgemeine Sicherheitsempfinden der Wiener ÖPNV-Befragten hat ein sehr hohes Niveau. Dreiviertel aller Befragten gaben an sich sowohl in Straßenbahnen, Bussen und U-Bahnen als auch in deren Haltestellen eher bis sehr sicher zu fühlen, wobei die Mehrheit dazu tendiert, den mobilen Teil ihrer Reise sicherer als das Warten in Haltestellen zu betrachten.
- Der Faktor, der das subjektive Sicherheitsgefühl der befragten Fahrgäste der Wiener Linien am meisten in negativer Richtung beeinflusst, ist die Anwesenheit von berauschten Personen und Individuen mit deviantem Verhalten.
 - Besonders positive Sicherheitsgefühle werden sowohl in öffentlichen Verkehrsmitteln als auch in Haltestellen durch das Dasein Anderer hervorgerufen. Die Präsenz anderer Menschen vor Ort gibt den Eindruck einer direkten Hilfequelle und das Gefühl von mehr Sicherheit.
 - Bei den von den Befragten frei genannten Einflussfaktoren auf die gefühlte Sicherheit beim Fahren mit öffentlichen Fahrgelegenheiten, kam der Faktor „Drogenkonsum“ im Vergleich zu alle anderen Unsicherheitskriterien am häufigsten vor.
 - Viele der frei genannten subjektiven Unsicherheitsfaktoren, wie Hunde ohne Beißkorb, lautes Telefonieren in fremden Sprachen, rassistische Kommentare, Rauchen oder obdachlose Personen, gehören gleichzeitig der Kategorie Großstadtphänomene an und sind deshalb nicht nur in öffentliche Verkehrsmitteln oder Haltestellen anzutreffen, sondern sind allgemein auch in öffentliche Räume, wie Parkanlagen, anwesend.

• Über die Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Fahrgäste hinaus, die infolge der Literaturrecherche erfasst und beschrieben wurden (s. dazu *Unterkapitel 4.1*), kamen bei der Fahrgastbefragung drei weitere und zugleich bisher nicht identifizierte Faktoren ans Licht, die das Empfinden persönlicher Sicherheit während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Warten in Haltestellen beeinflussen. Diese sind:

- Epidemien,
- (Haus-)Tiere ohne Beißkorb und
- Waffen (Messer, Spritzen, Feuerwaffen etc.).

Anhand der Abbildung 22 werden retrospektiv alle in der untersuchten Fachliteratur identifizierten und die im Rahmen der Studie neu entdeckten Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Fahrgäste dargestellt:

Abb. 22: Ergänzte Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV



Die Prüfung der sieben geschlossenen Hypothesen („+“ = wurde bestätigt; „-“ = wurde nicht bestätigt) erfasst folgende demografisch gerichtete und nutzungsbedingte Erkenntnisse zur subjektiven Sicherheitslage im Wiener ÖPNV:

- Die Schlussfolgerung für die erste Hypothese besagt, dass das Sicherheitsgefühl der Wiener Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich höher ist als beim Warten in Haltestellen. **(H1 +)**
- Aus der Prüfung der zweiten Hypothese geht hervor, dass weibliche Fahrgäste in Wien sich während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Warten in Haltestellen unsicherer fühlen als männliche Mitfahrer. **(H2 +)**
- Obwohl die Reise im ÖPNV im Punkte subjektive Sicherheit von diversen Einflussfaktoren bedingt wird, betont Hypothese 3, dass das Alter der Fahrgäste in Wien einen eher untergeordneten Einflussfaktor darstellt, da sich ältere Fahrgäste im Wiener ÖPNV im gleichen Maße sicher fühlen wie jüngere Mitfahrer/-innen. **(H3 -)**
- Die Beschreibungen der vierten Hypothese zur gefühlten Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln und Haltestellen in Wien resümieren in der Tatsache, dass ein höheres Bildungsniveau kein erhöhtes Sicherheitsempfinden im ÖPNV gewährleistet. Ganz im Gegenteil sogar, es wurde beobachtet, dass in Wien sich die weniger gebildete Fahrgäste eher sicherer fühlen als Fahrgäste mit einem hohen Bildungsgrad. **(H4 -)**
- Als Fazit der fünften Hypothese wird festgehalten, dass die Fahrzeit bis zu den Mittagsstunden die Zeitspanne bildet, in der der höchste Anteil an sich eher bis sehr sicher fühlenden Fahrgäste registriert wird und entspricht aus diesem Grunde der am sichersten wahrgenommenen Tageszeit im Wiener ÖPNV. Ab dem Nachmittag nimmt der Anteil der Personen, die sich bei der Fahrt eher bis sehr unsicher fühlen, an, bis es dann in den Nachtstunden seinen Höhepunkt erreicht. **(H5 +)**
- Im Anschluss der Beschreibung der sechsten Hypothese wird somit festgehalten, dass für Wien die Annahme, Oftnutzer/-innen der Wiener Linien hätten ein erhöhtes Sicherheitsgefühl in Vergleich zu Wenignutzer/-innen, für den Teil der Reise, der die tatsächliche Fahrt betrifft, nicht bestätigt wurde. Dahingegen zeigt sich, dass Personen, die täglich bis mehrmals die Woche in Haltestellen verweilen und dadurch mit den öffentlichen Warteräumen und deren Umgebung vertrauter sind, sich sicherer fühlen als Fahrgäste, die seltener auf öffentliche Fahrgelegenheiten zugreifen. **(H6 -)**
- Abschließend kann man für die letzte geschlossene Hypothese festhalten, dass obwohl sich Busse in der Bewertung der Befragten als die sichersten öffentlichen Verkehrsmitteln nur gering von den anderen beiden Verkehrsmittelarten unterscheiden, stellen die U-Bahne mit Abstand die am unsichersten wahrgenommenen öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien dar. **(H7 +)**

Aus den zahlreichen Diskussionen, die die 218 Interviews generiert haben, lassen sich des Weiteren folgende Punkte zur subjektiven Sicherheitslage im Wiener ÖPNV ergänzen:

- Mehr als die Hälfte der Interviewten greifen im Falle von körperlichen oder gesundheitlichen Beschwerden trotz diesen auf die öffentlichen Fahrgelegenheiten der Wiener Linien zu.
- Die meisten befragten Fahrgäste der Wiener Linien machen sich während der tatsächlichen Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher wenig bis keine Sorgen über technische Störungen oder Verkehrsunfälle. Diese Gegebenheit untermauert die Tatsache, dass dem führenden stadt-eigenen Mobilitätsanbieter im ÖPNV durch die Wiener Fahrgäste viel Vertrauen zugesprochen wird.
- Obwohl die meisten Fahrgäste unbesorgt mit öffentlichen Fahrgelegenheiten unterwegs sind, zeigt die vorliegende Umfrage, dass das Niveau der Informiertheit über den Mobilitätsanbieter im Wiener ÖPNV nicht besonders hoch ist.

Das grundlegende abschließende Fazit der Studie zu den Einflüssen auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV lässt sich schließlich in einem kurzen Gedanken zusammenfassen:

- *analog dem bisherigen Wissensstand, ist das allgemeine subjektive Sicherheitsempfinden der befragten Fahrgäste der Wiener Linien im Sommer des Jahres 2012 hoch bis sehr hoch,*
- *wobei dies sowohl bei Frauen, älteren oder weniger gebildeten Personen, die allgemein als die unsicheren Bevölkerungsgruppen betrachtet werden, als auch bei Männern, jüngeren Mitfahrer/-innen oder bei Fahrgäste mit einem höheren Bildungsniveau der Fall ist.*

Darüber hinaus ist Wien eine Stadt, in welcher man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unbesorgt unterwegs sein.

10.2 Ausblick

Der Blick in die Zukunft zum Thema subjektives Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV und die Faktoren, die die gefühlte Sicherheit in Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen, Haltestellen und in deren Umfeld beeinflussen, wendet sich an dieser Stelle in zwei Richtungen: zum einen auf Frühwarnmechanismen im Wiener ÖPNV, die diverse Quellen von Unsicherheit im frühen Entwicklungsstadium entdecken; zum anderen auf Vorschläge für Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls der Wiener ÖPNV-Fahrgäste.

10.2.1 Jugendliche als Frühwarnmechanismus im Wiener ÖPNV

Die zahlreichen Diskussionen, die im Rahmen der Befragung zustande gekommen sind, haben, über die bisher formulierten Statements hinaus, auf die Tatsache hingewiesen, dass Jugendliche sehr aufmerksame Fahrgäste sind und dass ihnen unsicherheitsgenerierende Faktoren im Bereich des ÖPNV schon im emergierenden Stadium auffallen.

Zum Beispiel haben viele Befragte zwischen 15 und 20 Jahren festgehalten, dass die Wiener Linie U1 die gefährlichste U-Bahnlinie ist, während die Linie U6 ebenso ein erhöhtes Unsicherheitspotential in sich birgt. Diebstahl, Gewaltszenen, Drogenkonsum oder Vandalismusschäden seien einige der Problempunkte, die mit den genannten U-Bahnlinien in Verbindung gebracht werden. Gleichzeitig seien Haltestellen wie Reumannplatz, Praterstern oder Schwedenplatz vor allem dann zu vermeiden, wenn Dunkelheit eintritt oder wenn man abends als Frau alleine unterwegs ist. Obwohl für Wien die These vertreten wird, dass die Stadt kein Drogenproblem hat, wurde von den befragten Jugendlichen oftmals auf den Drogenkonsum in öffentliche Verkehrsmitteln und Haltestellen der Wiener Linien hingewiesen.

Jugendliche verbringen viel Zeit im öffentlichen Raum, benutzen oft Haltestellen oder U-Bahnstationen als Treffpunkt und weil sie für eine längere Zeit in diesen Räumen verweilen, ist die Zeitspanne in der sie die Umgebung wahrnehmen, länger als im Falle der ÖPNV-Fahrgäste, die ausschließlich auf öffentliche Verkehrsmitteln warten oder nach dem Aussteigen schnell wieder die Haltestellen verlassen. Zugleich stellte die Gruppe der Jugendlichen die Alterskategorie dar, die im Rahmen der Befragung am leichtesten zugänglich war und die sich am offensten über die Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden, Problempunkte im Wiener ÖPNV und über eingesetzte Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls in Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen, Haltestellen und in deren Umfeld geäußert hat.

Demzufolge stellen Jugendliche ein wichtiges Frühwarnmechanismus im Bereich des ÖPNV dar, denn sie beobachten und nehmen unsicherheitsgenerierende Faktoren schon in dem Augenblick wahr, wann sich diese noch im latenten Stadium befinden und von der allgemeinen Bevölkerung und den Behörden nicht aktiv angesprochen wurden.

Überdies besitzen Jugendliche die Offenheit über diese Dinge zu sprechen und können deshalb leicht in Interviews, Gruppendiskussionen oder strukturierte Dialoge eingebunden werden, im Rahmen diverser weiteren Projekten zum Thema subjektives Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV und die Faktoren, die die gefühlte Sicherheit in Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen, Haltestellen und in deren Umfeld beeinflussen.

10.2.2 Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls im Wiener ÖPNV

Wie schon im Fazit (s. *Unterkapitel 10.1*) festgehalten wurde, gilt für Wien die Tatsache, dass sowohl in öffentlichen Verkehrsmitteln als auch in Haltestellen durch das Dasein anderer Personen vor Ort besonders positive Sicherheitsgefühle bei den Fahrgästen hervorgerufen werden. Die Präsenz anderer Menschen im ÖPNV gibt den Eindruck einer direkten Hilfequelle und dadurch das Gefühl von mehr Sicherheit.

Aus diesem Grund finden Wiener Fahrgäste weiche und problembezogene Maßnahmen als äußerst wirkungsvoll und erwarten in Punkto Steigerung des Sicherheitsgefühls hauptsächlich

- einen erhöhten Einsatz von qualifiziertem Personal des Verkehrsunternehmens,
- Videoüberwachung,
- übersichtliche und saubere Fahrzeuge und
- sicherheitserhöhende, sprich helle bzw. transparente Gestaltung der Haltestellen.

Durch die Erhöhung der Sicherheit wird zugleich die Qualität der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und des Wartens in Haltestellen verbessert. Gutes und sicheres öffentliches Verkehrssystem stellt nicht nur für Personen, die wegen körperlichen oder gesundheitlichen Beschwerden oder erlebter Unsicherheit auf öffentliches Fahren verzichten, ein freundliches und zugängliches Angebot dar, sondern auch für diejenigen PKW-Nutzer/-innen, „die unter verbesserten Sicherheitsbedingungen den ÖPNV als Alternative durchaus in Betracht ziehen würden“. (Flade/Rölle 2004: 12).



Literaturverzeichnis

- Alm, Charlotte / Lindberg, Erik (2000): Perceived Risk, Feelings of safety and worry associated with different travel modes. Pilot study. KFTS Meddelande, 7, S. 1-34. Online in Internet: URL: <http://www.kfb.se/pdfer/M-00-7.pdf> [06.12.2011]
- Alm, Charlotte / Lindberg, Erik (2004). The importance of perceived risks and feelings of unsafety associated with travels with public transport modes 962. Swedish National Road and Transport Research Institute: Linköping. Online in Internet: URL: <http://www.vti.se/en/publications/the-importance-of-preceived-risks-and-feelings-of-unsafety-associated-with-travels-with-public-transport-modes-a-study-in-goteborg-as-well-as-a-comparison-with-results-from-norrkoping-and-stockholm/> [06.12.2011]
- Anter, Andreas (2009): Die politische Idee der Sicherheit. Theoriegeschichte und Staatspraxis eines modernen Konzepts. In: Möllers, Martin / Van Ooyen, Robert (Hrsg.) (2009): Jahrbuch Öffentliche Sicherheit 2008/2009. Verlag für Polizeiwissenschaft: Frankfurt, S. 15-25.
- Appleton, Jay (1975): The Experience of Landscape. John Wiley: London.
- Axthelm, Carolin (2005): Kriminalität im Schienenverkehr in Ballungsräumen. Fachgebiet Bahnsysteme und Bahntechnik der Technischen Universität Darmstadt (Hrsg.). Darmstadt. Online in Internet: URL : http://www.verkehr.tu-darmstadt.de/media/verkehr/bs/schriftenreihe_bs/b6.pdf [01.12.2011]
- Berichte der Benchmarking in European Service of public Transport (BEST)-Studien (2002-2011). Online in Internet: URL: http://best2005.net/public_reports/main_reports [01.12.2011]
- Boers, Klaus (1993): Kriminalitätsfurcht. Ein Beitrag zum Verständnis eines sozialen Problems. In: Schüler - Spingorum, Horst / Renschmidt, Helmut / Quensel, Stephan (Hrsg.): Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, 76. Jahrgang. Heymanns: Köln.
- Brings, Stefan / Fuhr, Gabriela / Guzy, Nathalie / Hanefeld, Ute / Mischkowitz, Robert (2010): Kriminalität und Sicherheitsempfinden. Testerhebung zur Vorbereitung einer europaweiten Bevölkerungsumfrage (Viktimisierungsbefragung). Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wiesbaden, S. 735-744.
- Bühl, Achim (2008): SPSS 16. Einführung in die moderne Datenanalyse. 11., aktualisierte Auflage. Pearson Studium: München, S. 247-282.
- Bundesministerium für Finanzen (BMF) (2010): Strategiebericht zum Bundesfinanzrahmengesetz 2011 – 2014. Online in Internet: URL: http://www.bmf.gv.at/Budget/Budgetsimberblick/Sonstiges/Bundesfinanzrahmen1_11557/Bundesfinanzrahmen2_11567/Strategiebericht_2011_Internet.pdf [02.06.2012]

- Cortina, Jose M. (1993): What is Coefficient Alpha? Examination of Theory and Application. In: Journal of Applied Psychology, 78(1), S. 98-104. Online in Internet: URL: http://psychweb.psy.umt.edu/denis/datadecision/front/cortina_alpha.pdf [22.08.2012]
- Currie, Graham / Delbosc, Alexa / Mahmoud, Sarah (2010): Perceptions and Realities of Personal Safety on Public Transport for Young People in Melbourne, 23rd Australasian Transport Research Forum, Canberra Sept 29th -October 1st 2010.
- Dalborg, Björn / Tengblad, Bo (2005): BEST – Benchmarking in European Service of public Transport. Results of the 2005 survey. Stockholm. Online in Internet: URL: http://best2005.net/media/files/report_best_survey_2005 [20.11.2011]
- Daniel Beer et al. (Hrsg.) (2010): Sicherheits-Jahrbuch 2009/2010. SecuMedia-Bücher: Zürich-Ingelheim.
- Der Standard (2011): Wien hat alles, nur kein Kriminalitätsproblem. 01.02.2011. Online in Internet: URL: <http://derstandard.at/1326504164269/Polizeiarbeit-Wien-hat-alles-nur-kein-Kriminalitaetsproblem> [15.03.2012]
- Desai, Philly / Kelly, John / Sykes, Wendy (2009): Passengers' Perceptions of Personal Security on Public Transport - Qualitative Research Report. Online in Internet: URL: <http://assets.dft.gov.uk/publications/passengers-perceptions-of-personal-security-on-public-transport-qualitative-research-report/passengersperceptionssec.pdf> [18.02.2012]
- Diekmann, Andreas (2002): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 9. Auflage. Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg.
- Dost, Maik (2003): Kriminalitätsfurcht und subjektives Sicherheitsempfinden – einleitende Erkenntnisse. Verkürzte und aktualisierte Fassung eines Aufsatzes. In: Berliner Forum für Gewaltprävention. Nr. 12, S. 25-31. Online in Internet: URL: http://www.berlin.de/imperia/md/content/lb-lkbgg/bfg/nummer12/05_dost.pdf?start&ts=1239199170&file=05_dost.pdf [01.12.2011]
- Edelbacher, Maximilian (2010): Polizeiprävention – Zukunftsperspektiven eines gemeinsamen Europa. In: Siedschlag, Alexander (Hrsg.) (2010): Jahrbuch für europäische Sicherheitspolitik 2009/2010. Nomos: Baden-Baden, S. 145-155.
- Eder, Anselm (2003): Statistik für Sozialwissenschaftler. Manual. Facultas: Wien, S. 100-156.
- Eisenbach-Stangl, Irmgard / Stangl, Wolfgang (2008): Abweichung und soziale Kontrolle. In: Forster, Rudolf (Hg.) (2008): Forschungs- und Anwendungsbereiche der Soziologie. Facultas: Wien, S. 11-26.

- Engs, Ruth C. (1996): Construct validity and re-assessment of the reliability of the Health Concern Questionnaire. In: Advances in Health Education/Current Research Volume 4, AMS, Press, Inc., New York, S. 303-313. Online in Internet: URL: <http://www.indiana.edu/~engs/quest/validity.html> [23.08.2012]
- European Commission (EC) (2004a): Local Perceptions of Quality of Life in 31 European Cities. Online in Internet: URL: <http://www.urbanaudit.org/UAPS%20leaflet.pdf> [01.01.2012]
- European Commission (EC) (2004b): Insecurities in European Cities. Crime-Related Fears Within the Context of New Anxieties and Community-Based Crime Prevention. INSEC. Final report. Online in Internet: URL: <http://cordis.europa.eu/documents/documentlibrary/100124091EN6.pdf> [02.09.2012]
- European Commission (EC) (2007): Survey on perceptions of quality of life in 75 European cities. Online in Internet: URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey062007_en.pdf [01.01.2012]
- European Commission (EC) (2012): City statistics – Urban audit. 06.03.2012. Online in Internet: URL: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban [21.02.2012]
- Fisher, Bonnie / Nasar, Jack (1992): Fear of crime in relation to three exterior site features: Prospect, refuge, and escape. In: Environment and Behavior, 24, S. 35-65.
- Flade, Antje / Lohmann, Günter / Rölle, Daniel (2004): Subjektives Sicherheitslagebild im ÖPNV – Methodisches Vorgehen und Handlungsempfehlungen. Schriftenreihe SuSi-PLUS, Baustein 2. Band 3. Darmstadt. Online in Internet: URL: <http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band3sicherheitslagebild.pdf> [07.01.2012]
- Flade, Antje / Rölle, Daniel (2004): Theorien und Modelle zur Erklärung von Unsicherheitsgefühlen im öffentlichen Raum. Schriftenreihe SuSi-PLUS Baustein 2. Band 2. Darmstadt. Online in Internet: URL: <http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band2theorien.pdf> [06.01.2012]
- Forsblom, Marko (2006): Security brings satisfaction and customers. Online in Internet: URL: <http://best2005.net/content/download/905/4166/file/Security%20brings%20satisfaction%20and%20customers.pdf> [01.12.2011]
- Frevel, Bernhard (1999): Kriminalität. Gefährdung der Inneren Sicherheit? Leske+Budrich: Opladen.

- Garofalo, James / Laub, John (1978): The Fear of Crime: Broadening our Perspective. *Victimology*, 3, S. 242-253.
- Gomilschak, Martin (2001): Einführung in die EDV für SoziologInnen. Kapitel 6: Kreuztabellen. Karl Franzens Universität Graz. Online in Internet: URL: <http://www.uni-graz.at/~gomilsch/lehre/edv/edvhome.html> [07.10.2012]
- Gutfleisch, Ralf (2009): Lebensqualität in europäischen Städten – Ergebnisse der Urban Audit Bürgerumfrage zum Themenmodul Öffentlicher Nahverkehr. In: *Frankfurter Statistische Berichte* (2009) 4, S. 249-259. Online in Internet: URL: http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/678/2009_4_Lebensqualit%C3%A4t_%C3%96PNV.pdf [01.01.2012]
- Häberlin, Udo (2008): (Un-)Sicherheit und Urbanität. In: MA 18, *Stadtentwicklung und Stadtplanung*, Wien. Online in Internet: URL: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008049.pdf> [21.02.2012]
- Hanak, Gerhard (2004): (Un-)Sicherheit findet Stadt. In: *derivé*, Nr. 16, Juli 2004, Zeitschrift für Stadtforschung, S. 19-22.
- Hanak, Gerhard / Karazman-Morawetz, Inge / Stangl, Wolfgang (2004): Insecurities in European Cities. Local Report Vienna. Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie Wien (Hrsg.). Online in Internet: URL: <http://www.irks.at/downloads/INSEC%20REPORT%20VIENNA.pdf> [02.01.2012]
- Hempel, Leon / Vedder, Dagny (2011): Subjektive Sicherheit im ÖPNV. Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen. In: *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis* 20. Jg., Heft 1, April 2011, S. 75-78. Online in Internet: URL: <http://www.itas.fzk.de/tatup/111/heve11a.pdf> [13.06.2012]
- Heute (2011): Die Wiener Linien und ihre Bedeutung für Wien. 10.11.2011, Nr. 1803, AHVV Verlags GmbH: Wien, S. 27.
- Hindelang, Michael J. (1982): Opferbefragung in Theorie und Forschung. Eine Einführung in das „National Crime Survey Program“. In: Schneider, Hans Joachim (Hrsg.): *Das Verbrechenopfer in der Strafrechtspflege: psychologische, kriminologische, strafrechtliche und strafverfahrensrechtliche Aspekte; ausgewählte Referate des 3. Internationalen Symposiums für Viktimologie 1979*. de Gruyter: Berlin, S. 115-131.
- Hirtenlehner, Helmut (2006): Kriminalitätsfurcht - Ausdruck generalisierter Ängste und schwindender Gewissheiten? Untersuchung zur empirischen Bewährung der Generalisierungsthese in einer österreichischen Kommune. *Kölner Zeitschrift für Soziologie*

und Sozialpsychologie 58. Heft 2, S. 307-331.

Hofinger, Veronika / Stummvoll, Günter (2005): Crime Prevention Through Environmental Design - mehr Sicherheit in der Stadt durch Architektur und Design. Plakatserie 2005. Plakat Nr. 3: Öffentlicher Verkehr. Online in Internet: URL:

<http://www.irks.at/plakate/Plakat%20Nr.3.pdf> [13.04.2012]

Institut für Konfliktforschung (IFK) (2000): Sicherheit im öffentlichen Raum. Online in Internet: URL: http://www.ikf.ac.at/a_proj00/a_pro10.htm [01.07.2012]

Jerković, Andrea / Siedschlag, Alexander (2010): Summary of CPSI Country Case Studies. Austria – Bulgaria – France – Germany – Italy – Netherlands – Sweden – United Kingdom. Analytical Standpoint, no. 13 (April 2010). Online in Internet: URL: <http://www.esci.at/eusipo/asp13.pdf> [22.02.2012]

Jeschke, Carola (1994) Persönliche Sicherheit - eine verhaltensrelevante Mobilitätsbedingung. In: Flade, Antje (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltsychologischer Sicht. Psychologie Verlags Union: Weinheim, S.139-153.

Kittler, Wolfgang (2010): Beeinflussung der Zeitwahl von ÖPNV-Nutzern. Dissertation an der Technischen Universität Darmstadt. Online in Internet: URL: http://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/2261/1/Kittler_Diss.pdf [01.07.2012]

Kleinschmidt, Helmut / Kuhlmeier, Marcel / Fleischer, Dirk et al. (Hrsg.) (2009): Verbesserung der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr. Projektbericht. In: Beiträge des Fachbereichs [Polizei und Sicherheitsmanagement] 5. Nr. 03/2009. HWR Berlin: Berlin. Online in Internet: URL:

http://www.hwr-berlin.de/fileadmin/downloads_internet/publikationen/Beitraege_FB5/FB5_2010-07-29_TIT_Personennaverkehr_03-09.pdf [01.12.2011]

Körntgen, Silvia / Kraft, Heike (1991/1993): Frauen und Stadtplanung. Betrachtungen zu Stadtverkehr und Kriminalitätsangst. Frauenbüro der Stadt Mainz (Hrsg.): Mainz.

Kreissl, Reinhard (2007): Paradoxien der Sicherheitspolitik. IRKS Working Paper Nr.1. Online in Internet: URL: <http://www.irks.at/downloads/irks-paradox.pdf> [12.04.2012]

Kronen Zeitung (2011): Wiener Linien transportierten 839 Mio. Menschen. Wien, 20.02.2011. Online in Internet: URL:

http://www.krone.at/Wien/Wiener_Linien_transportierten_839_Mio._Menschen-Rekord-Bilanz_2010-Story-247009 [11.08.2011]

- Kühnel, Steffen-M. / Krebs, Dagmar (2006): Statistik für die Sozialwissenschaften. Grundlagen. Methoden. Anwendungen. 3. Auflage. Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg, S. 307-459.
- Miko, Katharina / Kugler, Jochen / Atzmüller, Christiane / Raab-Steiner, Elisabeth (2010): Subjektive Wahrnehmung von Sicherheit und Unsicherheit im öffentlichen Raum. KIRAS-Projekt SUSI Endbericht. FH Campus Wien: Wien.
- ORF (2012): Wiener Linien mit Fahrgastrekord 2011. Wien, 15.02.2012 Online in Internet: URL: <http://wien.orf.at/news/stories/2521258/> [19.02.2012]
- Qualman, Erik (2010): Socialnomics. Wie Social Media Wirtschaft und Gesellschaft verändern. 1. Auflage, mitp: Heidelberg et al.
- Raml, Reinhard (2009): Sicherheitsgefühl und Sicherheitsbedürfnis in Österreich. In: BMVIT (Hrsg.) (2009): KIRAS Sicherheitsforschung. Wissenschaft(f)t Sicherheit. Ergebnisse bisheriger Untersuchungen, S. 41-50.
- Reinhardt, Winfried (2012): Öffentlicher Personennahverkehr. Technik – rechtliche und betriebswirtschaftliche Grundlagen. 1. Auflage 2012. Vieweg + Teuber Verlag. Wiesbaden, S. 177-185.
- Rölle, Daniel (2004a): Sicherheitsgefühle im ÖPNV – die Perspektive der Verkehrsunternehmen. In: Kerner, Hans-Jürgen; Marks, Erich (Hrsg.): Internetdokumentation Deutscher Präventionstag: Hannover. Online in Internet: URL: <http://www.praeventionstag.de/html/GetDokumentation.cms?XID=79> [01.12.2011]
- Rölle, Daniel (2004b): Qualitätsfaktoren im ÖPNV – Sicherheit vermitteln, Sauberkeit gewährleisten, Vandalismus vorbeugen. Vortrag mit PP-Folien beim 4. ÖPNV-Innovationskongress Freiburg, am 10.03.2009. Online in Internet: URL: <http://www.innovationskongress-bw.de/documents/VortragRoelle.pdf> [05.01.2012]
- Rölle, Daniel / Weber, Christoph / Bamberg, Sebastian (2002): Mögliche Beiträge von Verkehrsverminderung und -verlagerung zu einem umweltgerechten Verkehr in Baden-Württemberg – Eine Analyse der Bestimmungsfaktoren von Haushaltsentscheidungen. Universität Stuttgart, Institut für Rationelle Energiewirtschaft und Energieanwendung. Online in Internet: URL: <http://bwplus.fzk.de/berichte/SBer/PEF498002SBer.pdf> [09.09.2012]
- Rügemer, Werner (1999): Polizeiliche Kriminalstatistik - Das verzerrte Bild. In: Gewerkschaft der Polizei (Hrsg.): dp spezial no. 6. Supplement der Zeitschrift Deutsche Polizei 5/99; Gewerkschaft der Polizei Hilden: Hilden.
- Ruhne, Renate (2003): Raum Macht Geschlecht. Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum. Leske+Budrich: Opladen, S. 11-84.

- Schlüter, Natalie / Schulze-Bramey, Ulf / Winzer, Petra (2010): Sicherheitsbefragungen – Die sozialwissenschaftlichen Dimensionen beim Schutz von Verkehrsinfrastrukturen. In: Fähnrich, Klaus-Peter / Franczyk, Bogdan (Hrsg.): INFORMATIK 2010. Köllen Druck + Verlag GmbH: Bonn, S. 801–806. Online in Internet: URL: http://www.versiert.info/projektvorstellung/pdf/LNI_GI_FGProQ_Sicherheitsbefragung_v2.pdf [01.12.2011]
- Seebauer, Sebastian (2011): Individuelles Mobilitätsverhalten in Großstädten. Erklärungsmodell und Veränderungsmöglichkeiten für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dissertation an der Karl-Franzens-Universität Graz. Online in Internet: URL: <http://www.wien.gv.at/umweltschutz/nachhaltigkeit/pdf/seebauer.pdf> [10.02.2012]
- Singelstein, Tobias / Stolle, Peer (2008): Die Sicherheitsgesellschaft. Soziale Kontrolle im 21. Jahrhundert, 2. vollständig überarbeitete Auflage. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Springer Gabler Wirtschaftslexikon (2012a): Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Online in Internet URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/oeffentlicher-personennahverkehr-oepnv.html> [13.07.2012]
- Springer Gabler Wirtschaftslexikon (2012b): Linienverkehr. Online in Internet URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/linienverkehr.html> [13.07.2012]
- Stadtentwicklung Wien MA 18 (2012): Planen – aber sicher! Physische und soziale Verunsicherungsphänomene – wie kann die Stadtplanung ihnen begegnen. Unveröffentlichter Entwurf. Wien.
- Statistik Austria (Hrsg.) (2011): Bevölkerungsstand 2011. Verlag Österreich GmbH: Wien. Online in Internet: URL: http://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/2/publdetail?id=2&listid=2&detail=492 [11.06.2012]
- Sutton, Robbie M. / Farrall, Stephen (2005): Gender, Socially Desirable Responding and the Fear of Crime. Are Women Really More Anxious About Crime? In: British Journal of Criminology. Nr. 45, S. 212–224. Online in Internet: URL: <http://bjc.oxfordjournals.org/content/45/2/212> [08.11.2011]
- Taylor, Ralph B. (1988): Human territorial functioning: an empirical, evolutionary perspective on individual and small group territorial cognitions, behaviors, and consequences. Cambridge University Press.

- VCÖ (2011): Wien im Städte-Ranking bei Öffi-Nutzung EU-Spitzenfeld - 27.10.2011. Online in Internet: URL: <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/vcoe-studie-wien-im-staedte-ranking-bei-oeffi-nutzung-eu-spitzenfeld-27102011> [14.07.2012]
- Voigt, Rüdiger (2009): Sicherheit in der Risikogesellschaft. Wir Bürger als Sicherheitsrisiko? In: Möllers, Martin / Van Ooyen, Robert (Hrsg.) (2009): Jahrbuch Öffentliche Sicherheit 2008/2009. Verlag für Polizeiwissenschaft: Frankfurt, S. 27-36.
- Von der Lippe, Peter / Kladroba, Andreas (2002): Repräsentativität von Stichproben. Beitrag zu "Marketing", 24 (2002), S. 227-238. Online in Internet: URL: <http://von-der-lippe.org/dokumente/Repraesentativitaet.pdf> [09.06.2012]
- Wagner, Dieter / Lehnigk, Nadine (2010): Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr des Landes Brandenburg. Vorstudie. Brandenburgisches Institut für Gesellschaft und Sicherheit GmbH (Hrsg.). Online in Internet: URL: http://www.bigs-potsdam.org/files/Studie%20%C3%96PNV%20int_sec.pdf [12.04.2012]
- Wiener Linien (2002): Die Wiener Linien sind Spitze! Online in Internet: URL: http://www.wienplan.com/24online/n154/html/154_14_L.html [03.01.2012]
- Wiener Linien (2009): Umfrage bestätigt Erfolg der Sauberkeits- und Sicherheitsoffensive. Online in Internet: URL: <http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/contentView.do?contentTypeld=1001&channelld=-26075&programld=9419&pageTypeld=9320&contentld=22874> [14.03.2012]
- Wiener Linien (2011): Leitlinien für ein geregelteres Miteinander. Online in Internet: URL: http://www.wienerlinien.at/media/files/2011/wl_fahrgastregeln_leitlinien_web_61776.pdf [09.06.2012]
- Wiener Linien (2012): Ganz Wien zum fairen Preis. Online in Internet: URL: <http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/channelView.do/pageTypeld/9320/channelld/-31435> [14.07.2012]
- Wiener Linien Geschäftsbericht (Hrsg.) (2010): Aufgaben. Ideen. Ergebnisse 2009. Wien. Online in Internet: URL: http://www.wienerlinien.at/media/files/2011/wl_geschaeftsbericht_2009_53394.pdf [01.01.2012]
- Wiener Linien Unternehmensinfo (Hrsg.) (2012): Betriebsangaben 2011. Wien. Online in Internet: URL: http://www.wienerlinien.at/media/files/2012/betriebsangaben_2011_73588.pdf [10.06.2012]



Anhang

Befragungsunterlage

FRAGEBOGEN ZUM
SUBJEKTIVEN SICHERHEITSEMPFINDEN IM WIENER ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR

Fragebogen-NR.:

Datum:

Guten Morgen/Tag/Abend, mein Name ist Diana Silvestru, ich studiere Soziologie an der Universität Wien und führe im Rahmen meiner Masterarbeit, mit der Genehmigung der Wiener Linien GmbH, eine Befragung zur **gefühlten Sicherheit im öffentlichen Verkehr mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen der Wiener Linien** durch.

Geschlecht der/des Befragten:

Männlich

Weiblich

A) Nutzungsverhalten und allgemeine subjektive Sicherheitslage

k. A. = weiß nicht, keine Angabe, will mich nicht äußern!

1. Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel der Wiener Linien?

	täglich	mehrmals pro Woche	mehrmals pro Monat	mehrmals pro Jahr	k. A.
Bus	<input type="checkbox"/>				
Straßenbahn	<input type="checkbox"/>				
U-Bahn	<input type="checkbox"/>				

2. Wenn Sie an die Verkehrsmittel der Wiener Linien denken, in welchem Verkehrsmittel fühlen Sie sich ...

am sichersten?	Bus <input type="checkbox"/>	Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>
am unsichersten?	Bus <input type="checkbox"/>	Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>

3. Wenn Sie an den Zeitraum denken, in welchem Sie die Wiener Linien nutzen, wie sicher fühlen Sie sich zu folgende Tageszeiten?

Tageszeit	sehr sicher	eher sicher	eher unsicher	sehr unsicher	k. A.
morgens	<input type="checkbox"/>				
(vor)mittags	<input type="checkbox"/>				
nachmittags	<input type="checkbox"/>				
abends	<input type="checkbox"/>				
nachts	<input type="checkbox"/>				

4. Während Ihrer gesamten Reise mit den Wiener Linien, wo fühlen Sie sich mehr sicher?

in den Verkehrsmitteln in den Haltestellen k. A.

5. Im Folgenden wird eine Reihe von Aussagen gemacht. Bitte geben Sie auf einer Skala von 1 - 4 an, wie sehr Sie diesen Aussagen zustimmen. 1 bedeutet „stimme voll und ganz zu“, 2 bedeutet „stimme eher zu“, 3 bedeutet „stimme eher nicht zu“ und 4 bedeutet „stimme gar nicht zu“! (k. A. = weiß nicht, keine Angabe, will mich nicht äußern!)

Aussage	1	2	3	4	k. A.
a Bei körperlichen oder gesundheitlichen Beschwerden vermeide ich die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.	<input type="checkbox"/>				
b Ich fahre ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln, weil ich schlechte Erfahrungen gemacht oder Belästigungen während der Fahrt oder in Haltestellen erlebt habe.	<input type="checkbox"/>				
c Wenn ich öffentliche Verkehrsmittel benutze, mache ich mir Sorgen über Verkehrsunfälle oder technische Betriebsstörungen.	<input type="checkbox"/>				
d Ich lese oft Nachrichten, Artikel, Berichte über die Wiener Linien.	<input type="checkbox"/>				

B) Grad des subjektiven Sicherheitsempfindens im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr

6. An dieser Stelle lese ich Ihnen nacheinander verschiedene **Situationen** vor. Bitte geben Sie auf einer Skala von 1 bis 4 an, **wie sicher Sie sich unter diesen Umständen fühlen**. 1 bedeutet „sehr sicher“, 2 bedeutet „eher sicher“, 3 bedeutet „eher unsicher“ und 4 bedeutet „sehr unsicher“! (k. A. = weiß nicht, keine Angabe, will mich nicht äußern!)

Wie sicher fühlen Sie sich bei der Fahrt in den Verkehrsmitteln...					... in den Haltestellen...				
	1	2	3	4	k. A.	1	2	3	4	k. A.
a ... wenn Sie in Begleitung sind?	<input type="checkbox"/>									
b ... wenn die Gegend, in der Sie unterwegs sind, Ihnen wenig bis gar nicht bekannt ist?	<input type="checkbox"/>									
c ... wenn Sie sich weit weg vom Fahrer / von der Fahrerin befinden?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				
d ... wenn eine Vielzahl von Personen anwesend ist?	<input type="checkbox"/>									
e ... wenn laute Jugendliche anwesend sind?	<input type="checkbox"/>									
f ... wenn andere Personen Alkohol konsumieren?	<input type="checkbox"/>									
g ... wenn das Umfeld verschmutzt ist?	<input type="checkbox"/>									
h ... wenn rundherum Lärm und unangenehme Gerüche herrschen?	<input type="checkbox"/>									
i ... wenn Hinweis- oder Orientierungstafeln fehlen?	<input type="checkbox"/>									
j ... wenn die Verkehrsmitteln den regelmäßigen Fahrplan nicht einhalten?	<input type="checkbox"/>									
k ... wenn Personal der Wiener Linien anwesend ist?	<input type="checkbox"/>									
l ... beim Anblick von Videokameras, Schutzmaßnahmen (z.B. Schutzbarrieren) ?	<input type="checkbox"/>									
m ... sich in den Haltestellen Geschäfte, Imbissbuden vorfinden?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

7. Gibt es auch **andere Aspekte**, die Sie bei der Fahrt mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen oder in Haltestellen **unsicher machen**?

- in Verkehrsmitteln:
- in Haltestellen:

C) Demografische Merkmale

k. A. = weiß nicht, keine Angabe, will mich nicht äußern!

8. Ihr Alter in Jahren:

15 – 24 25 – 44 45 – 64 65 – 74 ab 75 Jahre k. A.

9. Ihre höchste abgeschlossene Ausbildung:

Pflichtschule ohne Lehre Pflichtschule mit Lehre BMS (Berufsbildende mittlere Schule)
 AHS (Allgemeinbildende höhere Schule) BHS (Berufsbildende höhere Schule) Hochschule k. A.

Herzlichen Dank für Ihre Angaben und Ihre Zeit!

Befragungsort/-zeitraum: Wien, Juli 2012

SPSS Variablen zur Befragungsunterlage

A_sex

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Geschlecht		
	Messung	Nominal		
Gültige Werte	1	männlich	105	48,2%
	2	weiblich	113	51,8%

A_1_nutz_B

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Häufigkeit Nutzung Bus		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	täglich	47	21,6%
	2	mehrmals pro Woche	50	22,9%
	3	mehrmals pro Monat	62	28,4%
	4	mehrmals pro Jahr	59	27,1%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_1_nutz_S

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Häufigkeit Nutzung Straßenbahn		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	täglich	82	37,6%
	2	mehrmals pro Woche	67	30,7%
	3	mehrmals pro Monat	41	18,8%
	4	mehrmals pro Jahr	28	12,8%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_1_nutz_U

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Häufigkeit Nutzung U-Bahn		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	täglich	102	46,8%
	2	mehrmals pro Woche	68	31,2%
	3	mehrmals pro Monat	35	16,1%
	4	mehrmals pro Jahr	13	6,0%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_2_sich_VK

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicherstes Verkehrsmittel		
	Messung	Nominal		
Gültige Werte	1	Bus	75	34,4%
	2	Straßenbahn	72	33,0%
	3	U-Bahn	71	32,6%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_2_unsich_VK

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Unsicherstes Verkehrsmittel		
	Messung	Nominal		
Gültige Werte	1	Bus	62	28,4%
	2	Straßenbahn	42	19,3%
	3	U-Bahn	114	52,3%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_3_tz_morgens

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Tageszeit: Sicherheit morgens		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	149	68,3%
	2	eher sicher	62	28,4%
	3	eher unsicher	6	2,8%
	4	sehr unsicher	1	0,5%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_3_tz_vormittags

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Tageszeit: Sicherheit (vor)mittags		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	156	71,6%
	2	eher sicher	58	26,6%
	3	eher unsicher	4	1,8%
	4	sehr unsicher	0	0,0%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_3_tz_nachmittags

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Tageszeit: Sicherheit nachmittags		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	140	64,2%
	2	eher sicher	66	30,3%
	3	eher unsicher	9	4,1%
	4	sehr unsicher	3	1,4%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_3_tz_abends

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Tageszeit: Sicherheit abends		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	60	27,5%
	2	eher sicher	107	49,1%
	3	eher unsicher	39	17,9%
	4	sehr unsicher	12	5,5%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_3_tz_nachts

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Tageszeit: Sicherheit nachts		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	16	7,3%
	2	eher sicher	80	36,7%
	3	eher unsicher	78	35,8%
	4	sehr unsicher	44	20,2%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_4_sich_Ort

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Ort, wo man sich mehr sicher fühlt		
	Messung	Nominal		
Gültige Werte	1	in den Verkehrsmitteln	189	86,7%
	2	in den Haltestellen	29	13,3%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_5_zust_a

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Vermeidung VK wenn körperl./gesundh. Beschwerden		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	stimme voll und ganz zu	25	11,5%
	2	stimme eher zu	60	27,5%

	3	stimme eher nicht zu	64	29,4%
	4	stimme gar nicht zu	69	31,7%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_5_zust_b

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Vermeidung VK wegen Belästigung		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	stimme voll und ganz zu	5	2,3%
	2	stimme eher zu	16	7,3%
	3	stimme eher nicht zu	61	28,0%
	4	stimme gar nicht zu	136	62,4%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_5_zust_c

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	in VK Sorgen über techn. Versagen/Unfälle		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	stimme voll und ganz zu	7	3,2%
	2	stimme eher zu	29	13,3%
	3	stimme eher nicht zu	59	27,1%
	4	stimme gar nicht zu	123	56,4%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

A_5_zust_d

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Nachrichten lesen - Medien		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	stimme voll und ganz zu	26	11,9%
	2	stimme eher zu	38	17,4%
	3	stimme eher nicht zu	60	27,5%
	4	stimme gar nicht zu	94	43,1%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_a

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Begleitung		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	176	80,7%
	2	eher sicher	40	18,3%
	3	eher unsicher	2	0,9%
	4	sehr unsicher	0	0,0%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_b

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Gegend bekannt		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	53	24,3%
	2	eher sicher	96	44,0%
	3	eher unsicher	59	27,1%
	4	sehr unsicher	10	4,6%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_c

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: FahrerIn weit		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	81	37,2%
	2	eher sicher	84	38,5%
	3	eher unsicher	48	22,0%
	4	sehr unsicher	5	2,3%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_d

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Personendichte		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	102	46,8%
	2	eher sicher	90	41,3%
	3	eher unsicher	20	9,2%
	4	sehr unsicher	6	2,8%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_e

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Teenagergruppen		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	55	25,2%
	2	eher sicher	93	42,7%
	3	eher unsicher	48	22,0%
	4	sehr unsicher	22	10,1%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_f

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: berauschte Personen		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	27	12,4%
	2	eher sicher	57	26,1%
	3	eher unsicher	94	43,1%
	4	sehr unsicher	40	18,3%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_g

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Umfeld verschmutzt		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	49	22,5%
	2	eher sicher	73	33,5%
	3	eher unsicher	69	31,7%
	4	sehr unsicher	27	12,4%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_h

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Lärm und Gerüche		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	32	14,7%
	2	eher sicher	80	36,7%
	3	eher unsicher	74	33,9%
	4	sehr unsicher	32	14,7%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_i

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Orientierungstafeln		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	38	17,4%
	2	eher sicher	75	34,4%
	3	eher unsicher	69	31,7%
	4	sehr unsicher	36	16,5%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_j

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Fahrplan nicht eingehalten		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	46	21,1%
	2	eher sicher	79	36,2%
	3	eher unsicher	63	28,9%
	4	sehr unsicher	30	13,8%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_k

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: WL-Personal anwesend		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	127	58,3%
	2	eher sicher	64	29,4%
	3	eher unsicher	17	7,8%
	4	sehr unsicher	10	4,6%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_VK_l

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in VK wenn: Schutzmaßnahmen sichtbar		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	91	41,7%
	2	eher sicher	81	37,2%
	3	eher unsicher	31	14,2%
	4	sehr unsicher	15	6,9%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_a

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Begleitung		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	151	69,3%
	2	eher sicher	61	28,0%
	3	eher unsicher	6	2,8%
	4	sehr unsicher	0	0,0%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_b

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Gegend bekannt		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	36	16,5%
	2	eher sicher	85	39,0%
	3	eher unsicher	78	35,8%
	4	sehr unsicher	19	8,7%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_d

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Personendichte		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	101	46,3%
	2	eher sicher	87	39,9%
	3	eher unsicher	22	10,1%
	4	sehr unsicher	8	3,7%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_e

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Teenagergruppen		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	51	23,4%
	2	eher sicher	88	40,4%
	3	eher unsicher	55	25,2%
	4	sehr unsicher	24	11,0%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_f

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: berauschte Personen		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	30	13,8%
	2	eher sicher	45	20,6%
	3	eher unsicher	88	40,4%
	4	sehr unsicher	55	25,2%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_g

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Umfeld verschmutzt		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	37	17,0%
	2	eher sicher	82	37,6%
	3	eher unsicher	66	30,3%
	4	sehr unsicher	33	15,1%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_h

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Lärm und Gerüche		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	31	14,2%
	2	eher sicher	76	34,9%
	3	eher unsicher	74	33,9%
	4	sehr unsicher	37	17,0%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_i

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Orientierungstafeln		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	28	12,8%
	2	eher sicher	69	31,7%
	3	eher unsicher	70	32,1%
	4	sehr unsicher	51	23,4%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_j

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Fahrplan nicht eingehalten		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	41	18,8%
	2	eher sicher	73	33,5%
	3	eher unsicher	69	31,7%
	4	sehr unsicher	35	16,1%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_k

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: WL-Personal anwesend		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	130	59,6%
	2	eher sicher	61	28,0%
	3	eher unsicher	17	7,8%
	4	sehr unsicher	10	4,6%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_l

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Schutzmaßnahmen sichtbar		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	90	41,3%
	2	eher sicher	85	39,0%
	3	eher unsicher	29	13,3%
	4	sehr unsicher	14	6,4%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

B_6_H_m

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Sicher fühlen in H wenn: Imbissbuden, Geschäfte		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	98	45,0%
	2	eher sicher	93	42,7%
	3	eher unsicher	24	11,0%
	4	sehr unsicher	3	1,4%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

C_8_alter

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Alter		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	15 - 24	51	23,4%
	2	25 - 44	66	30,3%
	3	45 - 64	63	28,9%
	4	65 - 74	26	11,9%
	5	ab 75 Jahre	12	5,5%
Fehlende Werte	9	k. A.	0	0,0%

C_8_alter_REC

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Alter in 2 Klassen		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	15 - 64 Jahre	180	82,6%
	2	ab 65 Jahre	38	17,4%

C_9_bildung

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Höchster Abschluss		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	Pflichts. ohne Lehre	18	8,3%
	2	Pflichts. mit Lehre	16	7,3%
	3	BMS	18	8,3%
	4	AHS	56	25,7%
	5	BHS	37	17,0%
	6	Hochschule	73	33,5%
Fehlende Werte	9	keine Antwort	0	0,0%

Index_VK

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Index VK, in 4 Kat		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	71	32,6%
	2	eher sicher	105	48,2%
	3	eher unsicher	40	18,3%
	4	sehr unsicher	2	0,9%

Index_H

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Index H, in 4 Kat		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	sehr sicher	58	26,6%
	2	eher sicher	108	49,5%
	3	eher unsicher	50	22,9%
	4	sehr unsicher	2	0,9%

Index_N

		Wert	Anzahl	Prozent
Standardattribute	Label	Index N, in 2 Kat		
	Messung	Ordinal		
Gültige Werte	1	täglich bis mehrmals die Woche	185	84,9%
	2	monatlich bis mehrmals pro Jahr	33	15,1%

Kritische Werte von Pearsons Chi-Quadrat

Für die vorliegende Arbeit relevante kritische Werte von Pearsons Chi-Quadrat:

df	Signifikanzniveau			
	5%	2,5%	1%	0,1%
1	3,841	5,024	6,635	10,828
2	5,991	7,378	9,210	13,816
3	7,815	9,348	11,345	16,266
4	9,488	11,143	13,277	18,467
15	24,996	27,488	30,578	37,697

Quelle: MESOSworld Methodological Education for Social Sciences. Online in Internet: URL:
http://www.mesosworld.ch/lerninhalte/Biv_Chi/de/html/unit_SignKritWert.html [05.10.2012]



Abstract

Impacts on the personal sense of security in the Viennese public transport

Using public transportation defines a daily routine in the modern society. Compared to automobile traffic buses, trams and subways are in both small and large cities often faster and more environmentally friendly. The use of public transportation raises also the question of security and of how safe passengers feel in the public service vehicles and in the stations or stopping points. The study at hand relies on a comprehensive opinion survey realized in July 2012 on passengers of the Wiener Linien and analyzes several factors which affect the personal sense of security in public transport. In doing so, the study is focused on both public service vehicles and stopping points. The Wiener Linien GmbH, which operates more than 120 lines carrying more than 875 million passengers each year, is the leading provider of public transportation in Vienna.

The method used to describe the personal sense of safety of passengers in public transport and to assess the criteria that influences it, corresponds to a quantitatively oriented cross-sectional survey, which was done as a passenger survey using a standardized questionnaire. The basic population of the survey included all individuals residing in Vienna, which at the time of the survey were 15 years and older and also customers of the Wiener Linien. In total, the collected sample encloses 218 valid completed questionnaires.

Results show that factors with personal reference, such as age, level of education or travel behavior, have no significant impact on the passenger's personal sense of security while traveling by public transportation. In contrast environment-related criteria, like daytime, the type of public service vehicle or the surrounding areas of singular travel parts have a greater contribution to the development of insecurity and fears. Furthermore, additional results reveal that the presence of intoxicated persons or individuals with deviant behavior in the public transport network also represents an important factor which affects the passenger's personal sense of security in the Viennese public transportation. The majority of respondents don't consider that physical discomfort and past negative experiences related to public transport are significant arguments to avoid public means of transportation.

At the same time, most of the interviewed passengers of the Wiener Linien have no concerns about technical problems or traffic accidents during their travel time; however their level of information about the Vienna mobility provider isn't particularly high.

The final basic conclusion of the study can be summarized in a brief statement: the overall personal sense of security of the questioned passengers of the Wiener Linien is both for women and older people and for men and younger travelers generally high to very high, with Vienna being a city in which one can use public transportation unconcerned.



Zusammenfassung

Die Wichtigkeit, die Problematik des Sicherheitsempfindens im ÖPNV anzusprechen, ist durch die Tatsache begründet, dass die subjektive Unsicherheit bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln nicht nur die Attraktivität des ÖPNV-Systems aus der Sicht der Fahrgäste beeinträchtigt, sondern auch unter anderem zur beschränkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln oder sogar zum totalen Fahrtverzicht führen kann. Aus diesem Grund analysiert die vorliegende Arbeit, infolge einer umfangreichen Befragung, eine Reihe von Einflüssen auf das individuelle Sicherheitsempfinden der Fahrgäste der Wiener Linien GmbH, die führender Mobilitätsanbieter im Öffentlichen Personennahverkehr Wiens ist. Die zahlreichen Fahrzeuge der Wiener Linien bedecken das Stadtbild Wiens wie ein Nervensystem, wobei die U-Bahn, als Rückenmark, die größte Anzahl an Fahrgäste transportiert und diese dann an unterschiedliche Stationen an Bussen und Straßenbahnen, als einzelne Nerven des Systems, verteilt.

Die gefühlte Unsicherheit im ÖPNV keimt im Spannungsfeld zwischen, einerseits, der Notwendigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln und, andererseits, der subjektiven Wahrnehmung des Verkehrsnetzes vonseiten der Fahrgäste auf.

Obwohl die Grenzen zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit nicht eindeutig zu definieren sind, stellen die beiden Sinnkomponenten keinen Gegensatzpaar dar, sondern sie runden gemeinsam den gesellschaftlichen Sinn des Begriffs *Sicherheit* ab. Die Differenziertheit der Gesellschaft, die Tatsache, dass öffentlicher Raum und somit auch öffentliche Verkehrsmittel von unterschiedlichen Personen genutzt werden und dass aus dieser Diversität stille oder ausgelebte Konflikte entstehen können, verweisen auf eine Vielfalt diverser Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV. Dementsprechend hat die Entstehung von Unsicherheit und Ängste im öffentlichen Raum eine umfassende Palette an persönlichen, Umfeld, technisch-, betrieblich- oder Image bedingte Einflussfaktoren als Ursprung.

Die bis dato in Wien vertretene These, dass die Stadt in Punkto Sicherheitsempfinden im Öffentlichen Personennahverkehr ein hohes bis sehr hohes Niveau aufweist, wird anhand von mehreren nationalen und internationalen sicherheitsbezogenen Studien (wie vgl. IKF 2000; Hanak 2004; Dalborg/Tengblad 2005; Eisenbach-Stangl/Stangl 2008; Häberlin 2008 u.a.) und Bürger/-innenbefragungen (wie vgl. Wiener Linien 2009; VCÖ 2011 u.a.) belegt. Die vorliegende Studie widmet sich dennoch der Frage, wie sich das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste der Wiener Linien im Jahr 2012 deuten lässt und welche Faktoren es sind, die dieses Sicherheitsempfinden beeinflussen.

Da die Empfindung von Sicherheit ausschließlich latent ist und nur an den Orten zu erheben ist, wo sie stattfindet, führten grundlegende Überlegungen in Rahmen der Arbeit zur Einsicht,

dass zur Messung der subjektiven Sicherheitsgefühle im Wiener ÖPNV ein standardisierter Fragebogen sich als geeignet erweist.

Aus diesem Grund entspricht die Methode, die zur Einschätzung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste der Wiener Linien und der Bewertung der Kriterien, die sie beeinflussen, herangezogen wurde, einer quantitativ gerichteten Querschnittserhebung, die in Form einer persönlichen Fahrgastbefragung mittels einer Unterlage mit geschlossenen Fragen erfolgte. Aus der Grundgesamtheit, die sich aus in Wien wohnhaften Fahrgäste der Wiener Linien, die zum Zeitpunkt der Befragung älter als inklusive 15 Jahre waren, bildet, wurde die Stichprobe von insgesamt 218 Personen über ihre Einstellung zur empfundenen Sicherheitslage hinsichtlich diverser Einflusskriterien befragt.

Es wurde festgestellt, dass Faktoren mit persönlichem Bezug, wie Alter, Bildung oder Nutzungsgewohnheiten der Fahrgäste, keinen bedeutenden Einfluss auf ihr Empfinden von Sicherheit bei der Reise mit öffentlichen Fahrgelegenheiten darstellt. Hingegen sind Umfeld bezogene Kriterien, wie Tageszeit, Art des öffentlichen Verkehrsmittels oder die Räumlichkeiten, wo einzelne Reisetile stattfinden, in einem viel größeren Ausmaß für die Entstehung von Unsicherheiten oder Ängste verantwortlich. Ferner wird weiteren Erkenntnissen der Studie entnommen, dass die Anwesenheit von berauschten Personen oder Individuen mit deviantem Verhalten im öffentlichen Verkehrsnetz ebenso wichtige Faktoren in der Beeinflussung der subjektiven Sicherheitslage im Wiener ÖPNV repräsentieren.

Darüber hinaus stellen für die Mehrheit der Befragten körperliche Beschwerden und negative Erfahrungen bezogen auf den ÖPNV keine bedeutenden Argumente dar, öffentliche Fahrgelegenheiten zu vermeiden. Zugleich machen sich die meisten befragten Fahrgäste der Wiener Linien eher wenig bis keine Sorgen über technische Störungen oder Verkehrsunfälle, jedoch ist ihr Niveau der Informiertheit über den Wiener Mobilitätsanbieter nicht besonders hoch.

Das grundlegende abschließende Fazit der Studie zu den Einflüssen auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Wiener ÖPNV lässt sich schließlich in einem kurzen Gedanken zusammenfassen: analog dem bisherigen Wissensstand, ist das allgemeine subjektive Sicherheitsempfinden der befragten Fahrgäste der Wiener Linien im Sommer des Jahres 2012 hoch bis sehr hoch, wobei dies sowohl bei Frauen, älteren oder weniger gebildeten Personen, die allgemein als die unsicheren Bevölkerungsgruppen betrachtet werden, als auch bei Männern, jüngeren Mitfahrer/-innen oder bei Fahrgäste mit einem höheren Bildungsniveau der Fall ist. Darüber hinaus ist Wien eine Stadt, in welcher man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unbesorgt unterwegs sein.

Curriculum Vitae**Persönliche Angaben über die Autorin**

Vorname Diana
 Nachname Silvestru, geb. Cziple
 Geburtsdatum: 13. September 1985
 Geburtsort: Satu-Mare, Rumänien

Ausbildung

10/2009-10/2012 Masterstudium für Soziologie an der Universität Wien
 Fakultät für Sozialwissenschaften, Institut für Soziologie
 Titel: MA

2007 – 2008 Bachelorstudium Geomatics Engineering (Vermessungswesen) an der TU Graz
 07/2007 Bachelorabschluss aus Soziologie und Philosophie an der an der Universität Babeş-Bolyai Klausenburg, Rumänien, Fakultät für Geschichte und Philosophie
 Titel: Bakk. phil.

2005 – 2006 Erasmusaufenthalt an der Universität Wien
 Fakultät für Philosophie und Bildungswissenschaft, Institut für Philosophie

2004 – 2007 Bachelorstudium der Soziologie und Philosophie an der Universität Babeş-Bolyai Klausenburg, Rumänien, Fakultät für Geschichte und Philosophie

Arbeitserfahrung

08-10/2012 Mitarbeiterin für statistische Auswertungen inhaltsanalytischer Daten an der Kommission für vergleichende Medien- und Kommunikationsforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften

01–06/2012 Wissenschaftliche Projektmitarbeiterin in EU Sicherheitsforschungsprojekte an der Forschungsstelle für europäische Sicherheitsforschung (CEUSS | Center for European Security Studies) der Sigmund Freud Privat Universität Wien

2010 – 2011 Tutorin und Mitarbeiterin im KIRAS-Projekt SFI@SFU am Institut für Sicherheitsforschung der Sigmund Freud Privat Universität Wien

2008 – 2009 Interviewerin bei der C. Kocher Marktforschung GmbH Graz

Praktikum

10-12/2009 Botschaft von Rumänien und Konsularabteilung, Wien

Teilnahme (und Lehre) an Sommer-/Winterschulen

03/2012 FOCUS Winter School 2012 “Foresighting roles for the EU as a security provider: approaches to comprehensive analysis”, Wien

09/2011 KIRAS Summer School 2011 “Sicherheitsforschung”, Wien

07/2006 Internationale Sommerschule „Identität, Nation, Nationenbildung“, Teil II, Rostock, Deutschland

07/2005 Internationale Sommerschule „Identität, Nation, Nationenbildung“, Teil I, Klausenburg, Rumänien

Sprachkenntnisse

Rumänisch Muttersprache
 Deutsch Sehr gut - Deutsches Sprachdiplom (DSD II)
 Englisch Sehr gut
 Ungarisch Gut

Publikationen

Siedschlag, Alexander / Stangl, Rosemarie / Silvestru, Diana / Fritz, Florian / Jerković, Andrea / Kindl, Susanne (2012): Methods to integrate considerations on culture, ethics and citizen acceptance into urban planning for resilience enhancing and vulnerability reduction regarding citizen security. Paper presented at the European urban research association conference "Urban Europe – Challenges to Meet the Urban Future", 20-22 September 2012, Vienna, Austria, Track 4 – Vulnerable and Resilient Cities.

Online in Internet: URL:

<http://www.esci.at/eusipo/v10%20SFU-CEUSS%20VITRUV%20Paper%20EURA.pdf>

Stangl, Rosemarie / Siedschlag, Alexander / Silvestru, Diana / Fritz, Florian / Jerković, Andrea (2012): Comprehensive Security Research to Contribute to Critical Infrastructure Protection. Contributions to Security Governance in Disaster Risk Reduction. In: Interpraevent (Hrg.): Grenoble 2012 12th Congress INTERPRAEVENT. Conference Proceedings 23rd to 26th April Grenoble – France, Vol. 1: 585-596. International Research Society INTERPRAEVENT: Klagenfurt. ISBN: 978-3-901164-19-4.

FOCUS (2012): Report on interdependence of infrastructures. Deliverable D5.2.

Online in Internet: URL:

<http://www.focusproject.eu/documents/14976/21546ecc-5018-46e2-9291-a1875c8a77c5>

FOCUS (2012): Problem space report: EU as a global actor based on the wider Petersberg Tasks. Deliverable D6.1.

Online in Internet: URL:

<http://www.focusproject.eu/documents/14976/15032/FOCUS+D6.1+Problem+space+description+EU+as+a+global+actor>

FOCUS (2012): Problem space report: EU internal framework. Deliverable D7.1.

Online in Internet: URL:

<http://www.focusproject.eu/documents/14976/15032/FOCUS+D7.1+Problem+space+description+-+EU+internal+framework>

FOCUS (2011): Report on alternative future models of comprehensiveness. Deliverable D3.2.

Online in Internet: URL:

<http://www.focusproject.eu/documents/14976/15032/FOCUS+D3.2+Report+on+alternative+future+models+of+comprehensiveness>

Siedschlag, Alexander / Silvestru, Diana / Fritz, Florian / Andexinger, Manfred / Becher, Klaus (2011): Ergebnisse empirisch-analytischer Arbeiten (Befragungen, Bedarfsanalysen und sonstige Erhebungen) im KIRAS-Projekt SFI@SFU. Wien: Sigmund Freud Privat Universität, Institut für Sicherheitsforschung.

Online in Internet: URL:

http://www.esci.at/sfi-sfu/studie_3_empirische_arbeiten_sfi_sfu.pdf

Siedschlag, Alexander et al. (2011): Jahresbericht 2010. KIRAS-Projekt SFI@SFU.

Online in Internet: URL:

http://www.esci.at/sfi-sfu/jahresbericht_sfi-sfu_2010.pdf