

Bernd Belina

Sicherheit, Sauberkeit und Videoüberwachung im ÖPNV

Einstellungen der Fahrgäste in Bremen

04/2006

ForStaR Gutachten

Inhalt

1. Thema und Fragestellung(en)	4
2. Untersuchungsdesign und Datenübersicht	7
2.1 Vorgehen	7
2.2 Beteiligung und Verweigerung	8
2.3 Beschreibung des Samples nach Geschlecht, Alter und Nutzungshäufigkeit	9
3. Sicherheit	11
3.1 Sicherheitsempfinden nach Linien und Tageszeit.....	13
3.2 Sicherheitsempfinden nach Geschlecht	14
3.3 Sicherheitsempfinden nach Alter	15
3.4 Zusammenfassung.....	19
4. Sauberkeit	19
5. Erklärungsvariablen für das Sicherheitsempfinden	20
5.1 Eigene Erfahrungen mit Gewalt im ÖV und Sicherheitsempfinden	21
5.2 Störende Fahrgäste und Sicherheitsempfinden	24
5.3 Sauberkeit und Sicherheitsempfinden.....	26
5.4 Dispositionelle Kriminalitätsfurcht und Sicherheitsempfinden.....	27
5.5 Zusammenfassung.....	31
6. Videoüberwachung	32
7. Fazit	38
Literatur	41

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Tab. 1:	Verteilung der Befragungen auf Linien	7
Tab. 2:	Verteilung der Befragung auf Linien und Uhrzeit	8
Abb. 1:	Verteilung der Befragten auf Altersklassen	9
Abb. 2:	Anteil der Altersklassen an den Befragten nach Linien.....	10
Tab. 3:	Nutzungshäufigkeit.....	10
Tab. 4:	Sicherheitsempfinden in den Fahrzeugen	12
Abb. 3:	Sicherheitsempfinden nach Fahrzeugtypen	13
Abb. 4:	Sicherheitsempfinden nach Linien	14
Abb. 5:	Sicherheitsempfinden nach Geschlecht	15
Abb. 6:	Sicherheitsempfinden nach Altersklasse	15
Tab. 5:	Befragungstageszeit und Alter	16
Abb. 7:	Sicherheitsempfinden nach Alter tagsüber	17
Abb. 8:	Sicherheitsempfinden nach Alter nachts	18
Tab. 6:	Anteil „Unsicherer“ nach Altersklassen und Tageszeit.....	18
Tab. 7:	Sauberkeitseinschätzung	19
Abb. 9:	Sauberkeitseinschätzung nach Fahrzeugtypen	20
Abb. 10:	Sicherheitsempfinden und eigene Gewalterfahrung im ÖV	23
Tab. 8:	Gruppen und Verhaltensweisen, die in den letzten 14 Tagen als „störend“ empfunden wurden	25
Abb. 11:	Sicherheitsempfinden und Störung durch andere Fahrgäste	26
Abb. 12:	Sicherheitsempfinden und Sauberkeitseinschätzung.....	27
Abb. 13:	Sicherheitsempfinden im Fahrzeug und nachts in der eigenen Wohngegend	29
Abb. 14:	Sicherheitsempfinden in Nachtlinien und nachts in der eigenen Wohngegend.....	30
Abb. 15:	Sicherheitsempfinden im Fahrzeug und dispositionelle Kriminalitätsfurcht.....	31
Tab. 9:	Einschätzung der Videobeobachtung nach Geschlecht und Alter	32
Abb. 16:	Einschätzung der Videobeobachtung nach Geschlecht und Alter	33
Tab. 10:	Zustimmungsraten Videoüberwachung im Vergleich	33
Tab. 11:	Einschätzung der Videobeobachtung und Einschätzungen ihrer (positiven) Auswirkungen	35
Abb. 17:	Einschätzung der Videobeobachtung und Einschätzungen ihrer (positiven) Auswirkungen	35
Abb. 18:	Anteil „Unsicherer“ nach Altersklassen und Tageszeit.....	39
Tab. 12:	Gemessener Zusammenhang zwischen Sicherheitsempfinden im Fahrzeug und anderen Variablen	40

1. Thema und Fragestellung(en)

In Kooperation mit der Bremer Straßenbahn AG wurde im Sommersemester 2004 von Studierenden der Geographie im Rahmen eines Geländekurses der Universität Bremen unter der Leitung von Dr. Bernd Belina eine empirische Untersuchung zum Sicherheitsgefühl der Fahrgäste des ÖPNV in Bremen und zu deren Einschätzung der Videobeobachtung in Bussen und Bahnen durchgeführt. Im Folgenden werden die Ergebnisse dieser Befragung präsentiert.

Mein Dank gilt auf Seiten der BSAG Herrn Detlev Teichmann für die Erlaubnis zu dieser Untersuchung und Herrn Michael Wehmer für tatkräftige Unterstützung; meinen Kollegen Nils Mevenkamp und Henning Koch für kritische Diskussionen und Tipps sowie den befragenden Studierenden Wiebke Barfs, Inga Casper, Magdalena Dacz, Neels Determann, Mark Janssen, Dennis Kelkenberg, Thorsten Köhler, Inga Masemann, Ines Mühlenhardt, Kim Oehmichen, Tina Richardt, Carsten Schumann, Meimei Shen, Raphael Wandtke und Michael Wischniewski.

Kriminalitätsfurcht

Die Themen Sicherheit und Kriminalität werden in Deutschland seit rund zehn Jahren (erneut) umfangreich und z.T. kontrovers diskutiert. Mitte der 1990er Jahre begannen Debatten, in denen Konzepte wie *Broken Windows* und *Zero Tolerance* sowie ein insgesamt „härteres Durchgreifen“ Konjunktur haben (Belina 2000). Im Rahmen dieser Diskussionen gewann das Thema des „Sicherheitsempfindens“ bzw. der „Kriminalitätsfurcht“ eine hohe Bedeutung (Boers 2001). Um diese zu erheben, wurden und werden zahlreiche Befragungen durchgeführt, die jedoch häufig unter gravierenden methodischen Mängeln leiden. Insbesondere interessierte Akteure aus dem Bereich der Sicherheitsapparate haben in Deutschland zahlreiche Untersuchungen durchgeführt, die wissenschaftlichen Standards nicht standhalten können. Mitunter ist der Eindruck nicht von der Hand zu weisen, dass absichtlich hohe Zahlen der Kriminalitätsfurcht produziert werden, um die Bedeutung der eigenen Behörde und ihrer Finanzierung zu belegen.

Die umfangreiche Befassung mit der Messung von Kriminalitätsfurcht bzw. Sicherheitsgefühl in den Sozialwissenschaften seit einigen Jahren ist als Reaktion auf diese politischen Debatten und Initiativen zu verstehen. Nach einer ersten, euphorischen Phase kommen jüngere Texte von Befürwortern einer quantitativen Erfassung dieser Phänomene zu sehr ernüchternden Ergebnissen, was den Gehalt der bisherigen Forschung angeht. Der Bestand an empirisch gesichertem Wissen sei „gering“ (Heinz & Spies 2001: 152), man wisse „wenig Genaues, zumindest wenig Sicheres zur Verbrechensfurcht“ (Kury, Lichtblau & Neumaier 2004: 458). Dies liegt neben den theoretischen und methodischen Problemen der quantitativen Kriminalitätsfurchtforschung m.E.

vor allem an den maßlos übertriebenen Erwartungen, die mit ihr verbunden werden. Aussagen über „die Entwicklung der Kriminalitätsfurcht“, sei es in Deutschland oder auch nur in einer Stadt, sind immer zweifelhaft, da sie so tun, als gäbe es *die* Kriminalitätsfurcht, die man, ähnlich der Körpertemperatur, einfach messen könnte. Im Gegensatz dazu sollen in der vorliegenden Untersuchung keine Aussagen über *die* Kriminalitätsfurcht *der* Fahrgäste getätigt werden. Stattdessen wurde das konkrete Sicherheitsempfinden in der jeweiligen Situation im Bus bzw. in der Straßenbahn abgefragt. Die Ergebnisse zu dieser Frage finden sich in Teil 3., mögliche Erklärungen mittels weiterer erhobener Daten werden in Teil 5. diskutiert. In Teil 4. werden die Ergebnisse zur Sauberkeitseinschätzung vorgestellt.

Videoüberwachung

Zu den Maßnahmen zur Eindämmung von Kriminalität und Kriminalitätsfurcht, die seit ebenfalls rund zehn Jahren umfangreich diskutiert und im öffentlichen Raum deutscher Städte auch eingeführt werden, zählt die Videoüberwachung (Belina 2002). Seit einigen Jahren wird sie auch in Bussen und Bahnen des öffentlichen Personennahverkehrs verstärkt eingesetzt (Wirtz 2003). Verkehrsbetriebe erhoffen sich von ihr einen Rückgang der Kosten, die durch Vandalismus-schäden entstehen, sowie mehr Sicherheit für die Fahrgäste und ein höheres Sicherheitsgefühl unter diesen. Insgesamt schätzen viele Verkehrsbetriebe die Effekte der neuen Videoüberwachung Umfragen zufolge positiv ein (Wirtz 2003: 18, Wirtz 2004). Allerdings können viele der Betriebe zum Einfluss der Videoüberwachung keine Angaben machen, da zum einen die Erfahrungen noch recht jung sind und zum anderen kaum bis gar keine validen Daten vorliegen (Wirtz 2004: 376).

Die gemessene Akzeptanz der Videoüberwachung im öffentlichen Raum ist üblicherweise relativ hoch. Wie Ditton (2000) zeigt, liegt eine Krux aber auch hier in der Methode. Während die von interessierter Seite durchgeführten Befragungen üblicherweise Zustimmungsraten von über 90% produzieren, kommen methodisch korrektere und differenzierte Untersuchungen zu weit weniger positiven Einschätzungen (ebd.: 693f.). In Deutschland liegen bislang nur wenige ernstzunehmende Untersuchungen zu diesem Thema vor (Reuband 2001, Hölscher 2003). Beide messen eine hohe Zustimmung der Bevölkerung und weit weniger Optimismus bei differenzierteren Nachfragen. In der vorliegenden Untersuchung wurden Einschätzungen zur Videobeobachtung in den Bussen und Bahnen der BSAG und zu ihren Erfolgen abgefragt. Die Ergebnisse finden sich in Teil 6.

Vor der Präsentation der Befragungsergebnisse werden in Teil 2. zunächst das Untersuchungsdesign vorgestellt und ein Überblick über die erhobenen Daten gegeben.

Broken Windows

Eine Hypothese, die in Debatten um Kriminalität und Videoüberwachung häufig angeführt wird, ist die sogenannte *Broken Windows*-These. Diese wurde von James Q. Wilson und George L. Kelling in einem Essay in der Monatszeitschrift *Atlantic Monthly* (1982) entworfen. Im Kern behauptet sie: „Ernsthafte Straßekriminalität gedeiht in Gegenden, in denen unordentliches Verhalten unkontrolliert durchgeht“ (Wilson & Kelling 1982: 34). Sichtbare Zeichen für diesen Mangel an Kontrolle und die Akzeptanz von „unordentlichem Verhalten“ sind physischer Verfall (die namensgebenden „zerbrochenen Fensterscheiben“) ebenso wie „sozialer Verfall“, der sich in der Anwesenheit „unordentlicher Leute“ äußert. Beide Verfallsformen werden gleichermaßen als sichtbare Zeichen mangelnder Kontrolle gedeutet: „Der unkontrollierte Bettler ist tatsächlich die erste zerbrochene Fensterscheibe“ (ebd.: 30). Der kausale Zusammenhang von physischer und sozialer Unordnung mit schwerer Kriminalität funktioniert laut Wilson und Kelling also nicht direkt, sondern über den Zwischenschritt ihrer Wahrnehmung durch potentielle Straftäter. Diesen vermittelt eine heruntergekommene Gegend demnach den Eindruck, dass in ihr die soziale Kontrolle niedrig ist und das Einhalten von Normen nicht sanktioniert wird. Deshalb lädt sie zu abweichenden Verhaltensweisen inklusive schwerer Verbrechen geradezu ein. Verstärkt wird dieser Zusammenhang durch die Wahrnehmung der Bewohner, die ihrerseits die Wahrnehmung der Verbrecher antizipieren. Deshalb fürchten sie sich unabhängig von tatsächlicher schwerer Kriminalität wegen des Verfalls ihrer Wohngegend verstärkt vor Verbrechen und ziehen sich aus dem öffentlichen Leben zurück bzw. ziehen aus der Nachbarschaft weg. Entscheidend für den unterstellten Zusammenhang von Zeichen des physischen und sozialen Verfalls auf der einen und schwerer Kriminalität auf der anderen Seite ist also die Wahrnehmung mangelnder sozialer Kontrolle durch potentielle Verbrecher, die durch die der Bewohner und den daraus folgenden Verhaltensweisen verstärkt werden (Harcourt 1998: 306). Die ganze Argumentation steht und fällt also mit der Wahrnehmung von Gegenden als „unordentlich“ und ist deshalb an bestimmte Räume gebunden (Belina 2000: 129-134).

Übertragen auf den ÖPNV hieße das, dass Fahrgäste aus der Verschmutzung der Fahrzeuge und der Anwesenheit unordentlicher Fahrgäste darauf schließen, dass die soziale Kontrolle schwach und die Gefahr, Opfer einer Straftat zu werden, deshalb hoch ist. Aus diesem Grund müssten sie sich in schmutzigen Bussen und Bahnen, in denen unordentliche Leute mitfahren, fürchten. Diese Zusammenhänge werden in Teil 5. der Untersuchung überprüft.

Im Text sind Ausführungen theoretischer und konzeptioneller Art in kleinerer Schrift gesetzt.

2. Untersuchungsdesign und Datenübersicht

2.1 Vorgehen

Die Befragung wurde durchgeführt von 14 Studierenden der Geographie der Universität Bremen, die in sieben Zweiergruppen, jeweils bestehend aus einer Studentin und einem Studenten, in je sechs Schichten à rund zwei Stunden befragt haben. Insgesamt wurden 1.060 Nutzer/innen von sechs Linien der BSAG befragt, darunter zwei Nachtlinien. Tagsüber wurde in zwei Buslinien (25 und 26) und zwei Straßenbahnlinien (1 und 10) befragt. Da die Linie 10 in einigen Fällen auf dem Rückweg als Linie 2 fungierte, die eine nur im mittleren Verlauf leicht abweichende Streckenführung aufweist, werden 28 Befragungen, die in diesem Bereich der Linie 2 stattfanden, der Linie 10 zugerechnet. Bei den Nachtlinien handelte es sich mit der N10 um eine Nachtbahn, deren Streckenverlauf denen der Taglinien 2 und 10 ähnelt, sowie um den Nachtbus N9. Die 1.060 Befragungen verteilen sich folgendermaßen auf die einzelnen Linien:

Linie	Befragte Personen	
	Anzahl	Anteil
1	219	20,7 %
10	177	16,7 %
25	211	19,9 %
26	140	13,2 %
N9	124	11,7 %
N10	189	17,8 %
Gesamt	1.060	100,0 %

Tab. 1: Verteilung der Befragungen auf Linien

In einer Tagesschicht wurde jeweils eine Linie in beiden Richtungen von Endhaltestelle zu Endhaltestelle abgefahren. Je nach Linie dauerten diese Schichten zwischen 1:57 und 2:36 Stunden. In jeder Linie wurde je dreimal wochentags morgens (zwischen 6:47 und 8:47) und ebenso oft nachmittags (zwischen 12:55 und 15:33) befragt. Das ergibt also insgesamt 24 Schichten in Taglinien. In den Nachtschichten wurde die N9 in einer Richtung ganz abgefahren und die N10 komplett in einer Richtung sowie zur Hälfte in der anderen Richtung. Hier wurde in beiden Linien je dreimal unter der Woche (Montag-Donnerstag), in der Nacht von Freitag auf Samstag sowie in der Nacht von Samstag auf Sonntag in der Zeit zwischen 23:37 und 1:30 befragt. In den Nachtbahnen fielen also zusammen 18 Schichten an. Insgesamt wurde knapp 72 Stunden lang befragt. Da jeweils zwei Studierende aktiv waren, ergibt sich eine Gesamtbefragungsdauer von 143,7 Stunden. Davon entfallen 50,1 Stunden auf den Morgen, 49,3 Stunden auf den Nachmittag und 44,3 Stunden auf die Nacht(-bahnen). Es fanden morgens 34,8%, mittags 35,8% und nachts 29,4% der Befragungen statt. Im Detail wurde wie folgt befragt:

Linie		morgens	nachmittags	nachts	gesamt
1	abs.	100	119		229
	%	45,7%	54,3%		100,0%
10	abs.	93	84		177
	%	52,5%	47,5%		100,0%
25	abs.	100	107		207
	%	48,3%	51,7%		100,0%
26	abs.	74	65		139
	%	53,2%	46,8%		100,0%
N9	abs.			123	123
	%			100,0%	100,0%
N10	abs.			187	187
	%			100,0%	100,0%
Gesamt	abs.	367	375	310	1.052 ¹
	%	34,9%	35,6%	29,5%	100,0%

Tab. 2: Verteilung der Befragung auf Linien und Uhrzeit

Der Befragungszeitraum erstreckte sich vom 24.05. bis zum 05.06.2004. Um Überschneidungen bei den Wochenendbefragungen in den Nachtlinien zu vermeiden, wurde zusätzlich am Wochenende 11./12./13.06. und in der Nacht 17./18.06. befragt. In der Woche 11.-18.05.04 wurden Pretests mit insgesamt 28 Befragungen durchgeführt, woraufhin der ursprüngliche Fragebogenentwurf leicht modifiziert wurde.

2.2 Beteiligung und Verweigerung

Insgesamt wurden 1.362 Personen angesprochen, von denen 302 nicht bereit waren, sich an der Befragung zu beteiligen. Die Beteiligung liegt damit bei 77,83%, was für eine Befragung dieser Art einen guten Wert darstellt. Dies kann als Hinweis dafür gewertet werden, dass die Befragten dem Thema eine hohe Bedeutung beimessen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zu Beginn der Befragung das Thema mit „Zufriedenheit mit dem ÖPNV“ angegeben wurde. Dadurch konnte zu Beginn nach Nutzungshäufigkeit und Sauberkeit in einem neutralen Kontext gefragt werden, bevor das Thema „Sicherheit“ angesprochen wurde.

Um kontrollieren zu können, ob bestimmte Faktoren zu einer besonders hohen Verweigerung führten, wurden bei den Verweigerern Geschlecht, (geschätzte) Altersklasse und alle Rahmen- daten (Linie, Interviewergeschlecht etc.) erfasst. Diese Daten zeigen keine Auffälligkeiten, d.h. es sieht nicht so aus, als läge eine systematische Nichtteilnahme einer bestimmten Gruppe vor.

¹ Bei acht Befragungen war die Zuordnung zu einer Schicht nicht oder falsch kodiert. Da auch im Folgenden mitunter von den insgesamt 1.060 Antworten einige fehlen werden, wird jeweils die Gesamtzahl der gültigen Antworten angegeben.

Von den angesprochenen Frauen haben sich 20,2% nicht an der Befragung beteiligt, von den Männern 24,3%. Nach Tageszeiten war die Beteiligung praktisch identisch, d.h. tagsüber lag die Beteiligung ebenso hoch wie in den Nachtbahnen. Bei weiblichen Interviewerinnen lag die Verweigerung bei 23,3%, bei männlichen bei 20,0%, bei Fahrzeugen ohne Videobeobachtung bei 21,8, bei solchen mit Videobeobachtung bei 22,7.

2.3 Beschreibung des Samples nach Geschlecht, Alter und Nutzungshäufigkeit

Es wurden mit 55,4 % etwas mehr Frauen als Männer befragt. Dabei waren Frauen nachmittags mit 63,6% überrepräsentiert und Männer mit 57,7% nachts. Dies dürfte in der tatsächlichen Nutzung der Fahrzeuge zu diesen Tageszeiten begründet liegen.

Die Altersstruktur der Befragten stellt sich folgendermaßen dar:

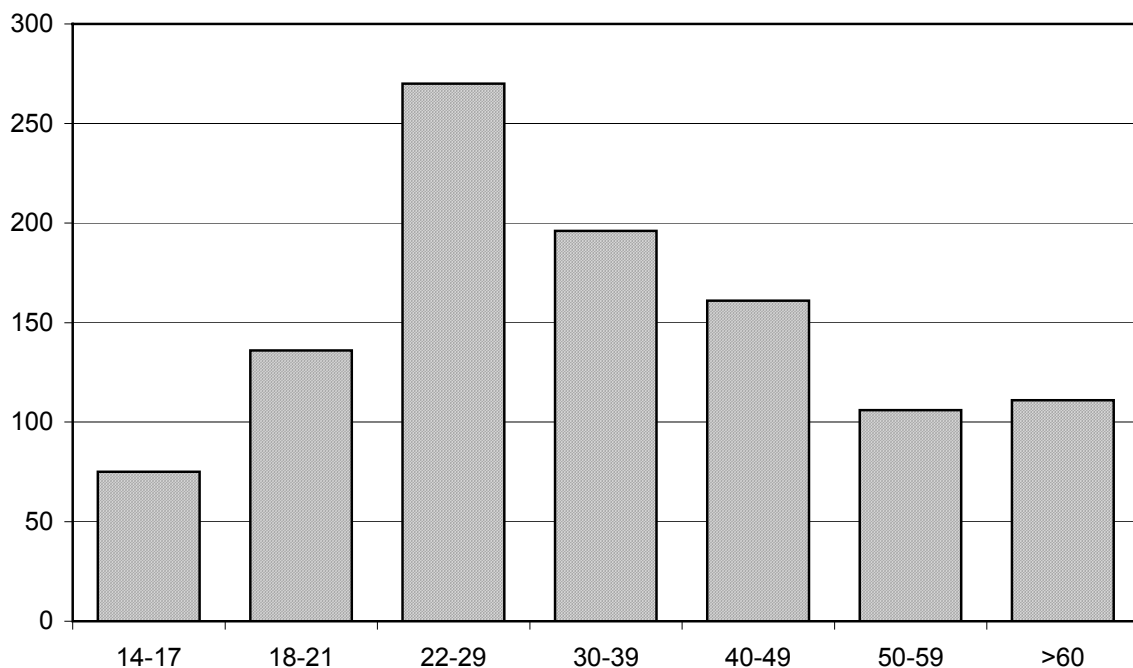


Abb. 1: Verteilung der Befragten auf Altersklassen

Die Altersklasse der befragenden Studierenden ist mit über einem Viertel der Fälle die größte. Dies kann einerseits einen *bias* zugunsten dieser Altersklasse bedeuten, zumal keine Vorgaben zur Auswahl der anzusprechenden Personen gemacht wurden. Andererseits ist das Übergewicht der jüngeren Altersklassen vor allem in den Nachtbahnen gegeben, die von dieser Gruppe auch tatsächlich häufiger genutzt werden. Damit ist diese Befürchtung relativiert.

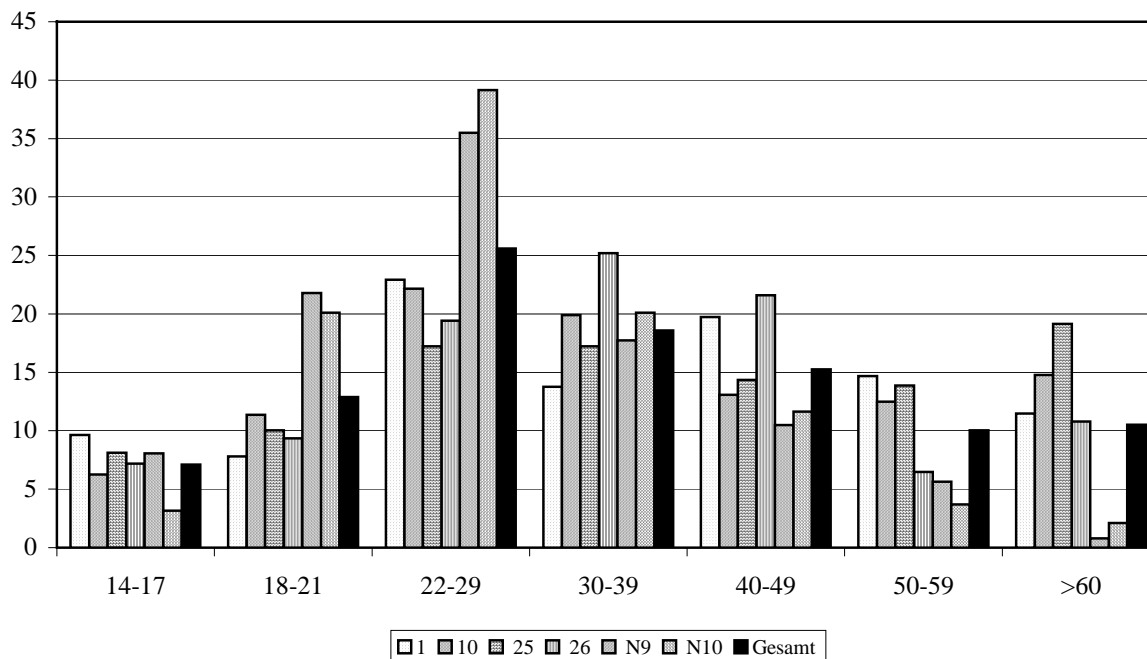


Abb. 2: Anteil der Altersklassen an den Befragten nach Linien

Der größte Teil der Befragten nutzt die Busse und Bahnen der BSAG mindestens viermal pro Woche. Die Verteilung der Nutzungshäufigkeit stellt sich folgendermaßen dar:

	Anzahl	Anteil
viermal pro Woche und häufiger	812	76,6 %
mindestens sechsmal pro Monat	191	18,0 %
höchstens fünfmal pro Monat	57	5,4 %

Tab. 3: Nutzungshäufigkeit

Insgesamt sieht es so aus, als wären im Sample die Geschlechter und alle Altersklassen entsprechend ihrer Nutzung von Bussen und Bahnen vertreten. Naturgemäß wurden mehr Personen befragt, die häufiger mit Bus und Bahn unterwegs sind.

Im Folgenden wird die Einstellung der Befragten zu den Themen Sicherheit (3.) und Sauberkeit (4.) zunächst detailliert und differenziert dargestellt. Anschließend wird das Sicherheitsempfinden mit anderen Variablen in Zusammenhang gestellt (5.), die zu seiner Erklärung beitragen können.

3. Sicherheit

Das Sicherheitsempfinden in den Fahrzeugen wurde gemessen mit der Frage: „Wie sicher fühlen Sie sich jetzt gerade in dieser Straßenbahn/diesem Bus?“ Die Frage ist deutlich konkreter formuliert als etwa die mögliche Alternative „Wie sicher fühlen Sie sich in den Bussen und Bahnen der BSAG (insgesamt)?“. Damit sollte vermieden werden, dass alle diejenigen, die sich irgendwann einmal in einem Bus oder einer Straßenbahn unsicher oder bedroht gefühlt haben, als Personen gezählt werden, die „die“ Busse und Bahnen als unsicher einschätzen.

Diese Konkretisierung ist notwendig, um zu hohe Werte zu vermeiden. So hat eine Untersuchung in Großbritannien ergeben, dass von den 37% derer, die angaben, sich im vergangenen Jahr gefürchtet zu haben, Opfer einer Straftat zu werden, der überwiegende Anteil nur selten solche Ängste ausgestanden hat: 19% einmal, 36% ein- oder zweimal und 88% bis zu fünfmal (Farrall & Gadd 2004). Der erste Eindruck, nach dem 37% der Befragten in steter Furcht leben, ist also zu relativieren. Nach dem Sicherheitsempfinden in den Bussen und Bahnen in Bremen allgemein zu fragen, hätte demnach wahrscheinlich ein ebenso verzerrtes Ergebnis produziert.

Überhaupt haben zu allgemein gehaltene Fragestellungen in der Vergangenheit regelmäßig zu erschreckend hohen „Unsicherheitsquoten“ geführt. So zeigt Boers (2001: 12) anhand eines Vergleichs verschiedener Umfrageergebnisse, dass je nach Konkretheit der Fragestellung sehr unterschiedliche Ausprägungen von Kriminalitätsfurcht gemessen werden. Fragen nach der Kriminalitätsfurcht bzw. dem Unsicherheitsgefühl beziehen sich auf ein Konstrukt, zu dem Befragte „eigentlich keine konkrete Vorstellung oder Einstellung haben [und] über das sie bisher kaum gründlich nachgedacht haben“ (Kury, Lichtblau & Neumaier 2004: 460). Deshalb bilden konkrete Fragen nach der gerade vorliegenden Situation jetzt und hier, und nicht im Allgemeinen, wesentlich genauer das ab, wofür man sich interessiert: Die tatsächliche Furcht, Opfer einer Straftat zu werden.

Diese (konkrete) Furcht kann zudem auf die konkrete Situation beschränkt oder eine allgemeine Disposition sein, die in der konkreten Situation der Frage ebenso vorliegt wie in allen anderen denkbaren Situationen. Im ersten Fall kann auf die Furcht durch die Gestaltung der Situation Einfluss genommen werden (z.B. durch Verbessern der Sauberkeit, durch Videobeobachtung oder durch Aufklärung), im zweiten nicht. Eine in der Kriminalitätsfurchtforschung vorgeschlagene konzeptionelle Differenzierung, die an dieser und an späteren Stellen nützlich ist, unterscheidet nach „situationaler“ und „dispositioneller Furcht“. Während erstere die „aktuell empfundene Furcht (z.B. im unbeleuchteten Park, in einer menschenleeren Tiefgarage, bei einem Geräusch in der Wohnung)“ (Greve 2004: 252) bezeichnet, meint letztere ...

„[...] die individuelle Tendenz zu einer auf einen bestimmten Typ von Gefährdung oder Bedrohung gerichteten Furcht [...]. Diese dispositionelle Kriminalitätsfurcht äußert sich darin, dass sich entweder schneller oder leichter (und damit: wahrscheinlicher) eine Zustandsfurcht [also situationale Furcht; B.B.] einstellt [...]. Eine hohe Kriminalitätsfurcht in diesem Sinne zu haben bedeutet, dass mehr Situationen als kriminalitätsfurchtrelevant erlebt werden und in entsprechenden Situationen eher bzw. leichter Furcht empfunden wird, möglicherweise auch eine Furcht stärker bzw. intensiver erlebt wird.“ (ebd.: 253)

Bezogen auf die Situation in Bussen und Bahnen bedeutet dies: Es ist eine Sache, sich in einer konkreten Situation unsicher zu fühlen, etwa weil der Bus schmutzig, von zwielichtigen Gestalten bevölkert oder auf dem Weg durch eine „schlechte Gegend“ ist, und eine andere, ob man tendenziell furchtsam ist und deswegen auch Schmutz, zwielichtige Gestalten und Fahrten durch „schlechte Gegenden“ als furchterregend empfindet. In der Befragung wurde versucht, durch die konkrete Fragestellung nach der Sicherheit „jetzt gerade in dieser Straßenbahn/diesem Bus“ die situationale Furcht abzufragen. Wie weiter unten noch zu diskutieren sein wird, sollte mit der Abfrage des „Standardindikators“ in Frage 14 die dispositionelle Furcht erfasst werden.

Die Antwortvorgaben bei der Frage nach dem Sicherheitsempfinden lauteten „sehr sicher“, „eher sicher“, „eher unsicher“ und „sehr unsicher“. Eine „mittlere“ Kategorie wurde nicht angeboten, damit sich die Befragten tatsächlich festlegen mussten. Dies ist bei einer Frage, bei der unterstellt werden kann, dass jede/r Befragte auch tatsächlich eine Einschätzung hat, gerechtfertigt. Da nur sechs Personen diese Frage nicht beantwortet haben, die *non-response rate* also bei unter einem Prozent liegt, bestätigt das Ergebnis dieses Vorgehen (zum Problem der Meinungslosigkeit vgl. Friedrichs 1980: 202).

Die überwiegende Mehrheit von 91,7% der Antwortenden fühlt sich in den Bussen und Bahnen „sehr sicher“ oder „eher sicher“. Nur 8,3% antworteten mit „eher unsicher“ oder „sehr unsicher“. Letztere Einschätzung gaben insgesamt zwölf Personen an.

	Anzahl	Anteil	Kumulierter Anteil
sehr sicher	517	49,1 %	49,1 %
eher sicher	449	42,6 %	91,7 %
eher unsicher	76	7,2 %	98,9 %
sehr unsicher	12	1,1 %	100,0 %

Tab. 4: Sicherheitsempfinden in den Fahrzeugen

3.1 Sicherheitsempfinden nach Linien und Tageszeit

Die Differenzierung nach Linien zeigt, dass die Buslinien 25 und 26 am sichersten eingeschätzt werden, die Straßenbahnlinien 1 und 10 etwas weniger sicher und die Nachtbahnen wiederum etwas unsicherer. Doch selbst in der „unsichersten“ befragten Linie, der N10, antworten 85,2% der Befragten mit „sehr sicher“ oder „eher sicher“ und nur 3,7% (7 Personen) mit „sehr unsicher“. Differenziert nach Linientypen stellt sich das Sicherheitsempfinden folgendermaßen dar:

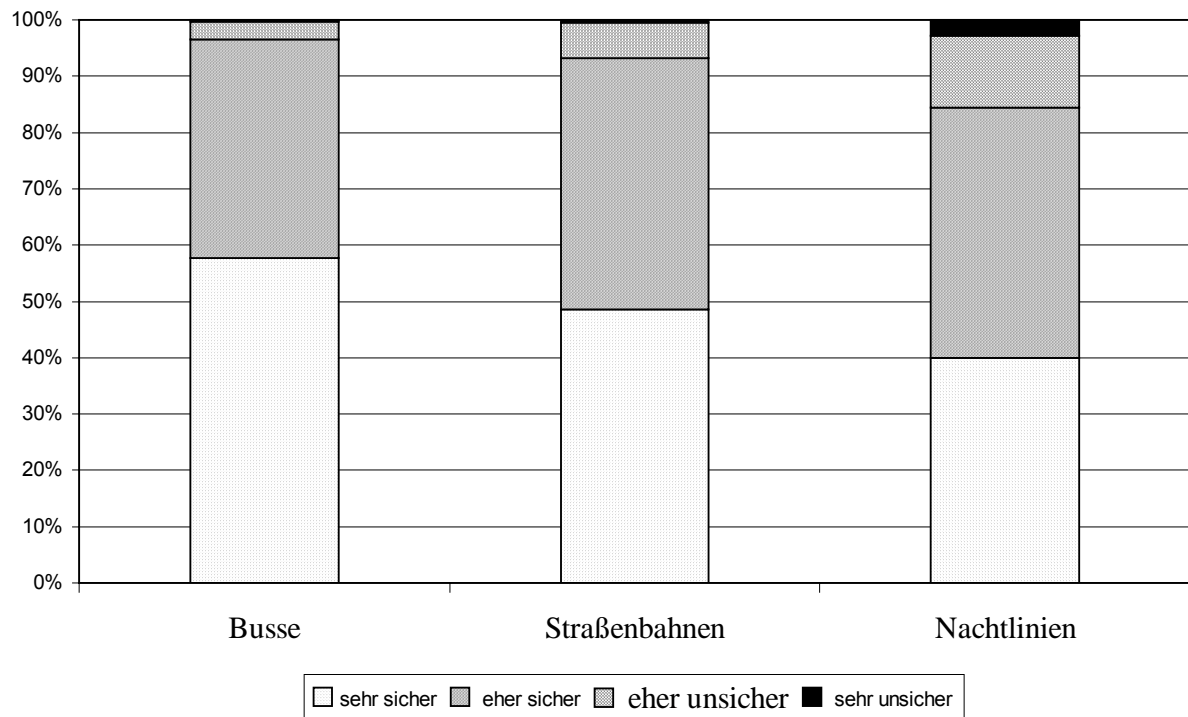


Abb. 3: Sicherheitsempfinden nach Fahrzeugtypen

Tagsüber fühlen sich 94,7% der Befragten sehr oder eher sicher, nachts sind es 84,3%. Nach Linien verteilt sich das Sicherheitsempfinden folgendermaßen:

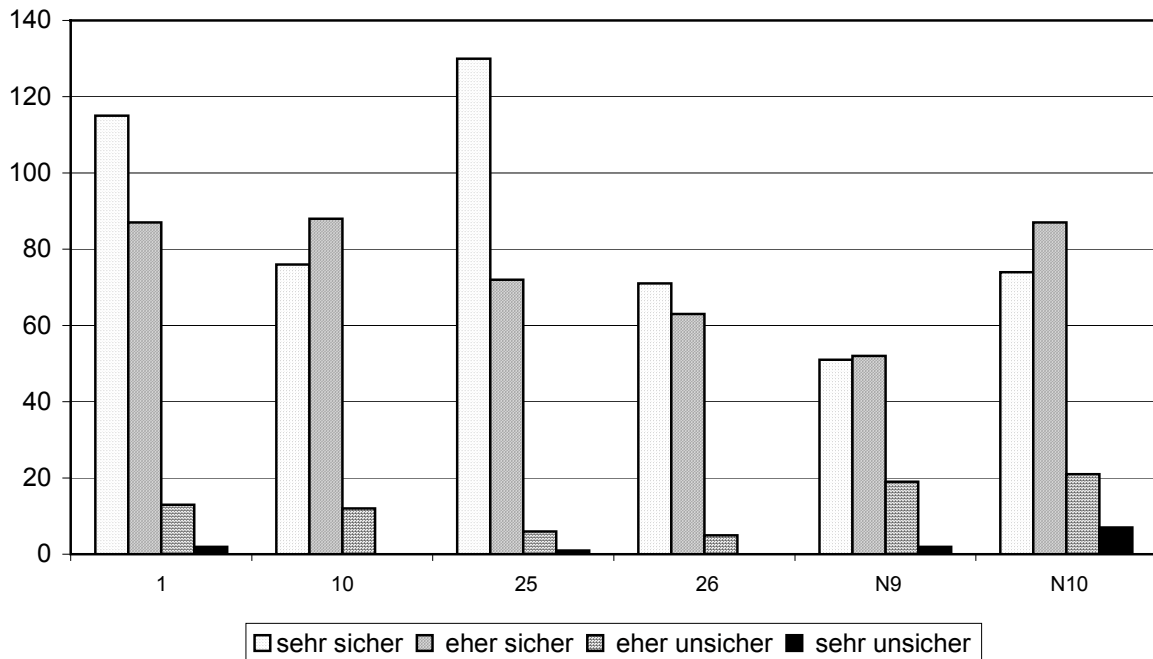


Abb. 4: Sicherheitsempfinden nach Linien

3.2 Sicherheitsempfinden nach Geschlecht

Die Unterschiede des Sicherheitsempfindens zwischen Frauen und Männern sind gering. Während Frauen zu 9,3% angeben, sich „eher“ oder „sehr unsicher“ zu fühlen, sind es bei den Männern 7,0%. Damit ist der Anteil der „Unsicheren“ unter den weiblichen Befragten allerdings um immerhin ein Drittel höher als unter den männlichen. In den Nachtlinien gaben 20% der Frauen und 15,8% der Männer an, sich „eher“ oder „sehr unsicher“ zu fühlen. Hier liegt der Wert für Frauen also um gut ein Viertel über dem der Männer. Insgesamt bestätigt die etwas höhere gemessene Unsicherheit bei Frauen die in Kriminalitätsfurchtuntersuchungen gewonnenen Ergebnisse. Sie ist wegen der erhöhten Vulnerabilität von Frauen auch plausibel.

Der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman beträgt für den Zusammenhang zwischen Sicherheitsempfinden und Geschlecht $-0,033$, d.h. es liegt ein schwacher Zusammenhang vor. (Das Vorzeichen ist negativ, da männlich mit 1 und weiblich mit 0 kodiert wurde.) Dieser Zusammenhang ist statistisch nicht signifikant.

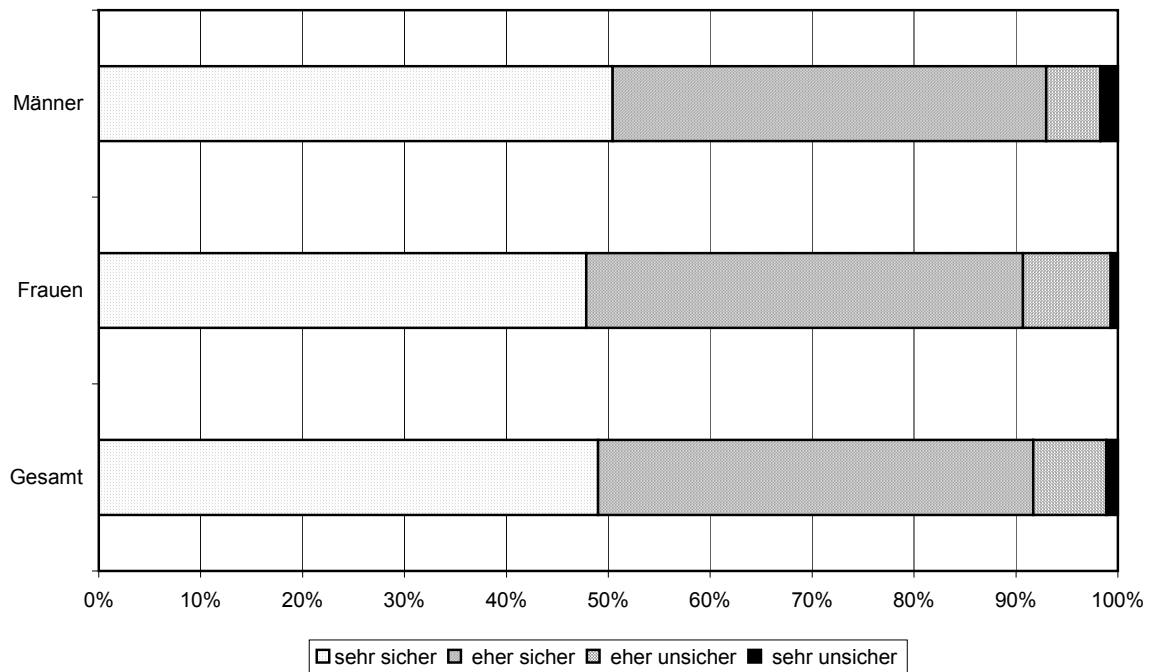


Abb. 5: Sicherheitsempfinden nach Geschlecht

3.3 Sicherheitsempfinden nach Alter

Die Differenzierung des Sicherheitsempfindens nach Altersklassen liefert (für alle Antworten) folgendes Ergebnis:

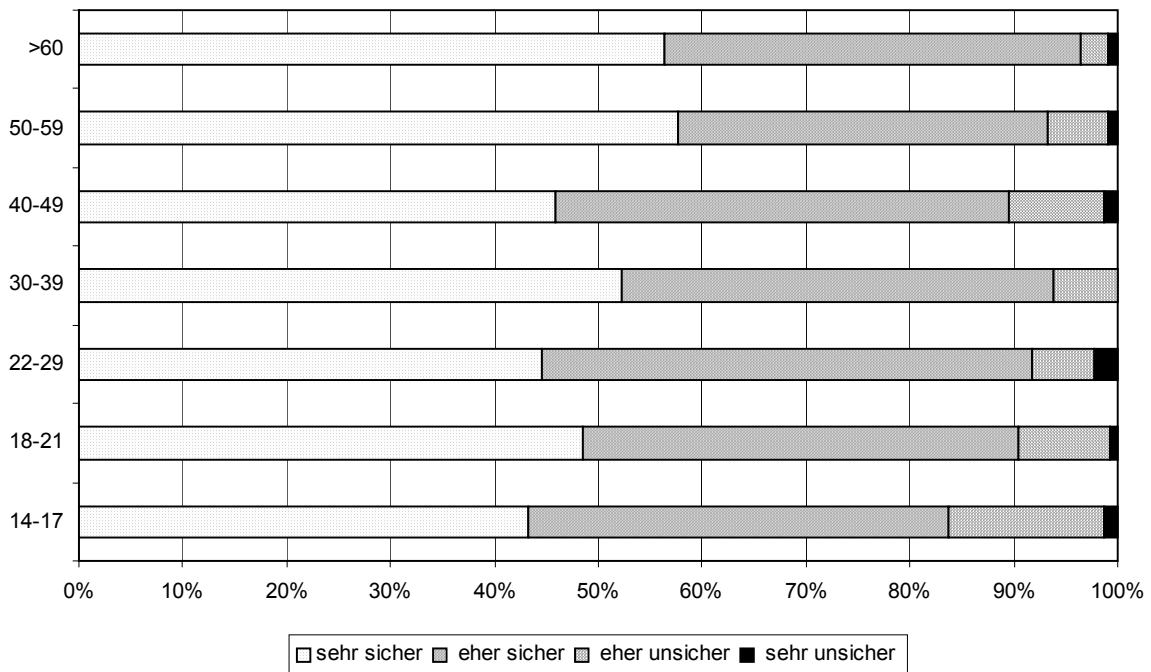


Abb. 6: Sicherheitsempfinden nach Altersklasse

Zunächst fällt auf, dass sich ältere Befragte überraschend sicher fühlen. Während sich bei den über 60-jährigen nur 3,6% „eher“ oder „sehr unsicher“ fühlten, lag dieser Anteil bei allen anderen Altersklassen höher, am höchsten mit 16,2% bei den 14-17-jährigen. Dies widerspricht dem gängigen Ergebnis, dass ältere sich tendenziell unsicherer fühlen. Auch der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman deutet einen solchen, überraschenden Zusammenhang an. Er beträgt -0,079 und ist auf dem 0,05%-Niveau signifikant.

Eine mögliche Erklärung dieses Ergebnisses könnte die seltene Nutzung der Nachtlagen durch die über 60-jährigen liefern. Während über 40% der 18-29-jährigen und über 20% der 14-17-jährigen in den Nachtlagen befragt wurden, waren es bei den über 60-jährigen nur 4,5% bzw. fünf Personen. Allerdings fühlten sich von diesen Personen zwei „sehr“ und drei „eher sicher“. Die Verteilung der befragten Altersklassen auf die Tageszeit ist in Tab. 5 wiedergegeben.

	morgens	nachmittags	abends
14-17	37,0 %	41,1 %	21,9 %
18-21	26,5 %	25,7 %	47,8 %
22-29	25,8 %	31,1 %	43,1 %
30-39	34,9 %	34,4 %	30,8 %
40-49	44,0 %	34,0 %	22,0 %
50-59	51,9 %	34,9 %	13,2%
>60	35,1 %	60,4 %	4,5 %
Gesamt	34,8 %	35,6 %	29,6 %

Tab. 5: Befragungstageszeit und Alter

Differenziert nach der Befragungstageszeit ergibt das Sicherheitsempfinden nach Altersklassen zunächst für tagsüber folgendes Bild:

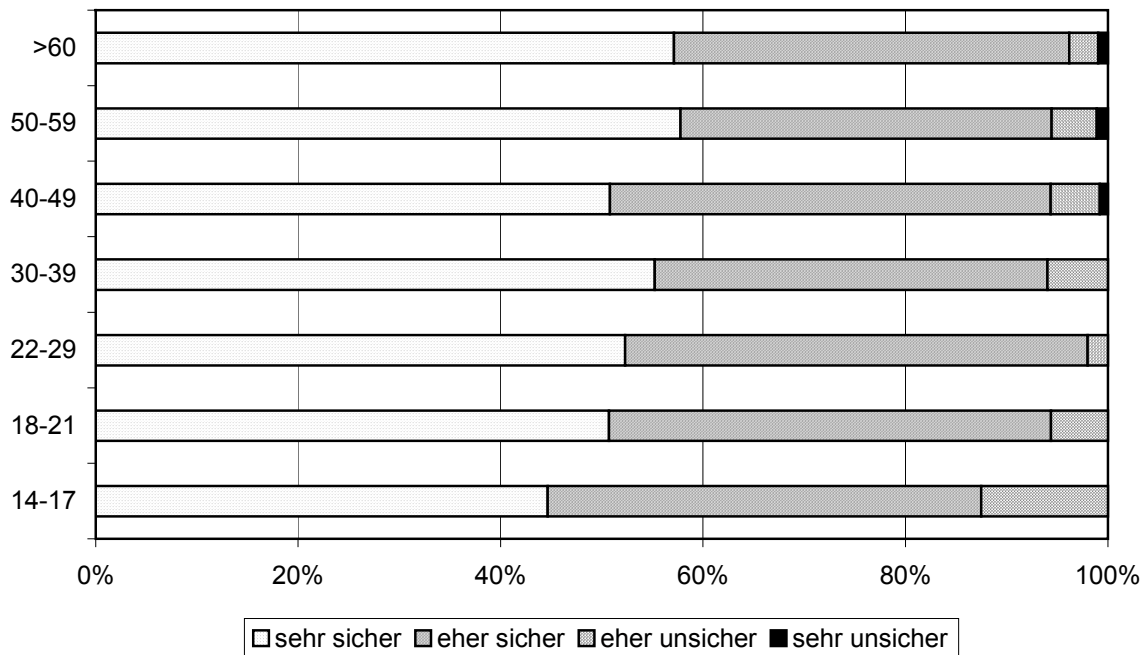


Abb. 7: Sicherheitsempfinden nach Alter tagsüber

Alle Befragten, die sich tagsüber „sehr unsicher“ fühlen, waren über 40 Jahre alt, was die These von der mit dem Alter steigenden Unsicherheit bestätigen würde. Allerdings ist der Anteil der „Unsicheren“, also „eher unsicher“ und „sehr unsicher“ zusammen genommen, bei den 14-17-jährigen mit 12,5% mit Abstand am höchsten. In allen anderen Altersklassen schwankt der Anteil zwischen 2,0% und 5,6%, wobei kein eindeutiger Zusammenhang mit dem Alter auszumachen ist (siehe Tab. 6). Auch der statistische Zusammenhang ist jetzt schwächer. Der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman beträgt $-0,56$, d.h. je älter die Befragten, desto sicherer fühlen sie sich. Allerdings ist der Zusammenhang nicht signifikant.

Noch uneindeutiger liegt der Fall auch für die Nacht:

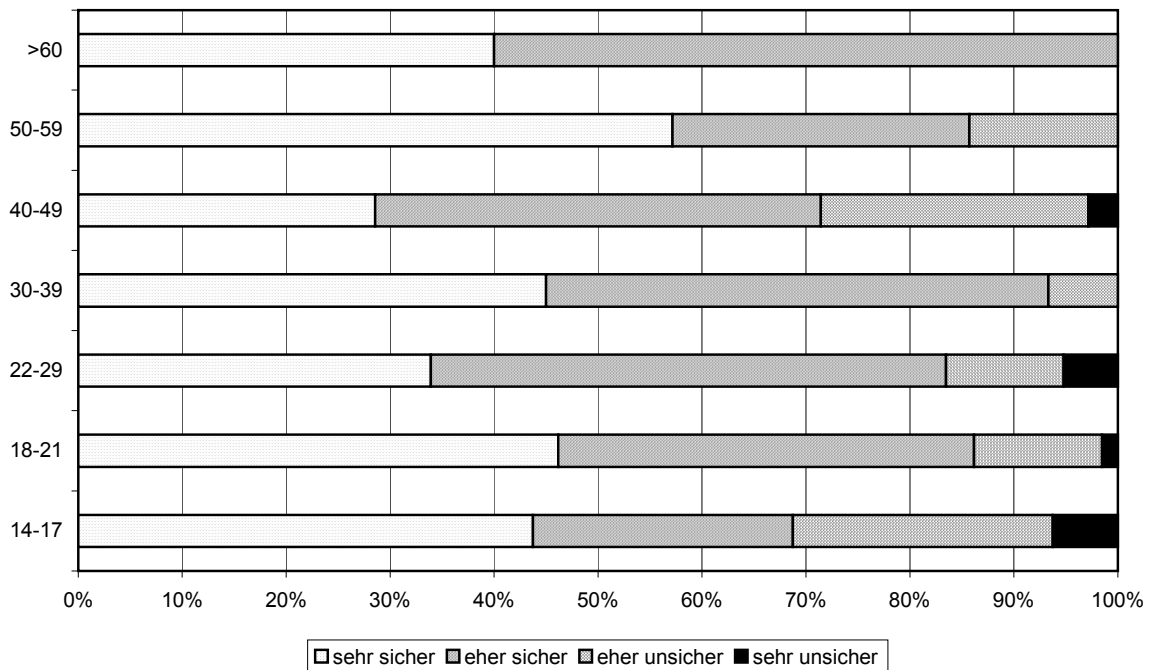


Abb. 8: Sicherheitsempfinden nach Alter nachts

Auch nachts ist der Anteil der „Unsicheren“ unter den 14-17-jährigen mit 31,3% am höchsten. Die anderen Altersklassen schwanken zwischen 0% (bei den fünf nachts befragten über 60-jährigen) und 28,6% bei den 40-49-jährigen. Auch hier ist kein linearer Zusammenhang mit dem Alter auszumachen. Der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman liegt mit 0,006 praktisch bei null und ist dementsprechend nicht signifikant.

Der positive statistische Zusammenhang zwischen Sicherheitsempfinden und zunehmendem Alter gilt also nicht mehr, differenziert man nach der Tageszeit. Allerdings bestätigt sich auch nicht der zu vermutende Zusammenhang, nach dem sich Ältere tendenziell unsicherer fühlen sollten. Die tabellarische Übersicht der Verteilung der „Unsicheren“ nach Altersklassen verdeutlicht nochmals, dass ein eindeutiger Zusammenhang nicht vorliegt.

Altersklasse	14-17	18-21	22-29	30-39	40-49	50-59	>60
Gesamt	16,2	9,5	8,1	6,1	10,5	6,7	3,6
Tagsüber	12,5	5,6	2,0	6,0	5,6	5,5	3,9
Nachts	31,3	13,8	16,5	6,7	28,6	14,3	0,0

Tab. 6: Anteil „Unsicherer“ nach Altersklassen und Tageszeit

Zusammenfassend ist zum Zusammenhang von Sicherheitsempfinden und Alter festzuhalten, dass die zu erwartende Zunahme der Unsicherheit mit dem Alter nicht vorliegt, sondern dass im Gegenteil über alle Befragungsergebnisse der Zusammenhang genau andersherum ist. Allerdings gilt dies nicht mehr, wenn man nach Tageszeit differenziert.

3.4 Zusammenfassung

Die differenzierte Analyse der Frage nach dem Sicherheitsempfinden zum Befragungszeitpunkt in der jeweiligen Bahn bzw. dem jeweiligen Bus liefert folgende Ergebnisse:

- Insgesamt ist das Sicherheitsempfinden sehr hoch.
- Am sichersten eingeschätzt werden die Busse tagsüber, gefolgt von den Straßenbahnen tagsüber und schließlich den Nachtlinien.
- Unter Frauen ist es etwas schlechter als unter Männern, aber immer noch sehr hoch.
- Der Zusammenhang zwischen Alter und Sicherheitsempfinden ist zunächst – und überraschend – positiv, d.h. je älter desto sicherer. Dies gilt dies nicht mehr, wenn man nach Tageszeit differenziert.

4. Sauberkeit

Das Sauberkeitsempfinden wurde, analog zum Sicherheitsempfinden, mit folgender Frage gemessen: „Wie schätzen Sie die Sauberkeit in dieser Bahn/diesem Bus jetzt gerade ein?“ Die Antwortvorgaben waren „sehr sauber“, „eher sauber“, „eher unsauber“ und „sehr unsauber“. Wie beim Sicherheitsempfinden wurde also die konkrete Situation abgefragt und nicht eine allgemeine Einschätzung zur Sauberkeit des ÖV in Bremen. Aus denselben Gründen wie oben wurde auch hier keine „neutrale“ Kategorie vorgegeben. Die Frage wurde, wie oben bereits erwähnt, zu einem Zeitpunkt im Fragebogen gestellt, an dem noch nicht klar war, dass seine Hauptthemen Sicherheit und Videoüberwachung sein würden.

Die 1.057 gültigen Antworten verteilen sich wie folgt:

sehr sauber	eher sauber	eher unsauber	sehr unsauber
9,6%	55,2%	28,5%	6,8%

Tab. 7: Sauberkeitseinschätzung

Insgesamt entfallen knapp zwei Drittel der Antworten auf „sehr“ und „eher sauber“, gut ein Drittel auf „eher“ und „sehr unsauber“. Dabei schätzen Frauen und Männer die Sauberkeit gleich gut ein. Differenziert nach Linientypen ergibt sich folgendes Bild:

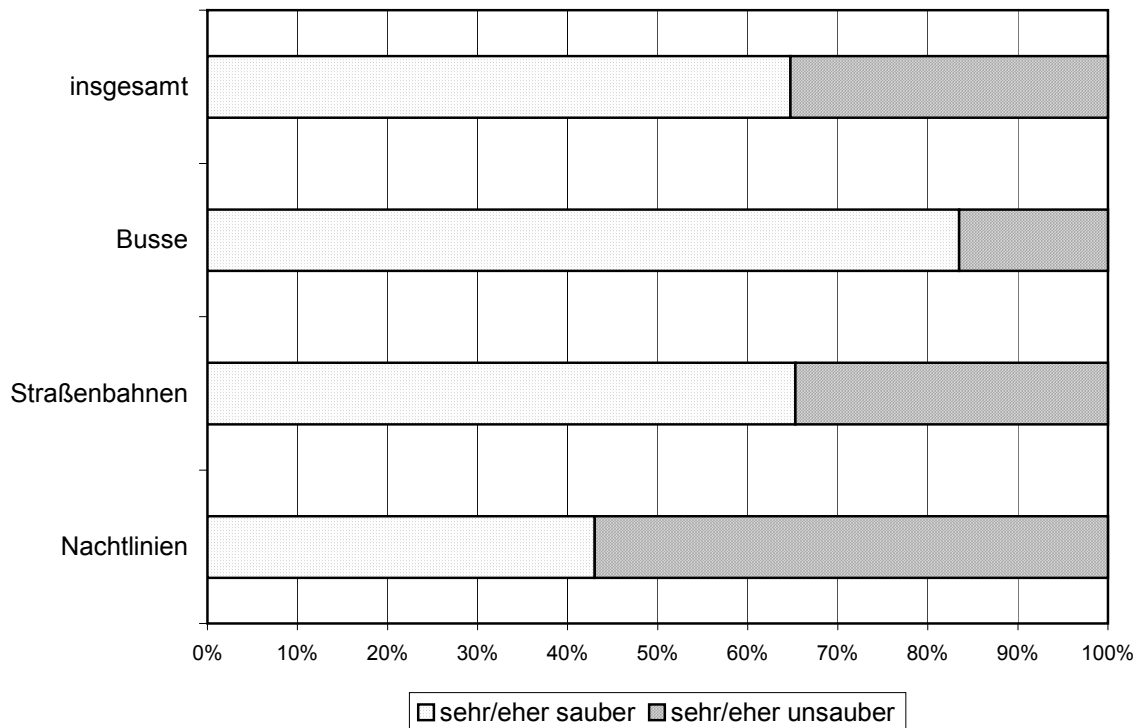


Abb. 9: Sauberkeitseinschätzung nach Fahrzeugtypen

Die Busse der Linie 25 und 26 halten über 83% der Befragten für „sehr“ oder „eher sauber“, die Straßenbahnen der Linien 1 und 10 noch über 65%, die Nachtlinien N9 und N10 nur eine Minderheit von 43%. Am schlechtesten schneidet hier die Linie N10 ab, die 30,9% der Befragten für „eher unsauber“ und 47,2% für „sehr unsauber“ halten, zusammen also über 78% für unsauber (Linie N9: 32,8%).

5. Erklärungsvariablen für das Sicherheitsempfinden

In der Diskussion um „Sicherheitsempfinden“ und „Kriminalitätsfurcht“ wird häufig gefordert, diese „ernst zu nehmen“. Üblicherweise geschieht dies, um die gemessenen Werte gegen Interpretationen, Nachfragen und Relativierungen zu immunisieren und damit ihre Instrumentalisierung als Diskursstrategie unangreifbar zu machen (Hefendehl 2000: 176). Dies soll mit den Ergebnissen dieser Befragung gerade nicht geschehen. Denn ein soziales Phänomen „ernst zu nehmen“ heißt doch wohl, sich seiner anzunehmen und gegebenenfalls zu einer Problemlösung beizutragen. Voraussetzung dafür ist aber eine *Erklärung* des Phänomen, oder doch zumindest ein solcher Versuch. Sich der Sache unerklärt anzunehmen hingegen hieße, das Phänomen nur zu benutzen.

Anhand weiterer Fragen wurde versucht, mögliche Erklärungsfaktoren für die Ausprägung des Sicherheitsempfindens zu erfassen. Dabei handelt es sich um die eigene Gewalterfahrung im ÖV, das Sauberkeitsempfinden, empfundene Störungen durch Mitpassagiere und das dispositionelle Sicherheitsempfinden. Diese werden im folgenden dargestellt (5.1 – 5.4).

Stärke und Richtung des Zusammenhangs der Variablen werden dabei mit dem Rangkorrelationskoeffizienten nach Spearman gemessen. Da die Daten in nominal- und ordinalskaliertes Form vorliegen, ist dies die angemessene Maßzahl (Hippmann 1994: 135). Seine Ausprägung liegt zwischen -1 und $+1$, wobei -1 einen vollständig gegensinnigen Zusammenhang und $+1$ einen vollständig gleichsinnigen Zusammenhang bedeutet. Ein Wert von 0 bedeutet, dass kein statistischer Zusammenhang vorliegt (ebd. 109). Bei der Verwendung dieses Zusammenhangsmaßes ist allerdings zu beachten, dass damit implizit so getan wird, als wären die Daten intervallskaliert (Benninghaus 1992: 183).

5.1 Eigene Erfahrungen mit Gewalt im ÖV und Sicherheitsempfinden

Ein Grund für ein erhöhtes Unsicherheitsempfinden können eigene bzw. beobachtete Erfahrungen mit Gewalt in Bussen und Bahnen sein. Diese Erfahrung wurde mit Frage 15 erhoben:

15 Haben Sie in den letzten sechs Monaten in einem Bus oder einer Straßenbahn in Bremen körperliche Übergriffe beobachtet?
 ja nein

Es wurde nicht nach der eigenen Opferwerdung gefragt, sondern nach der Beobachtung, da davon auszugehen ist, dass beide denselben furchtauslösenden Effekt haben können. Auch sind eigene Viktimisierungserfahrungen in der Frage insofern enthalten, als vermutet werden kann, dass in einem solchen Fall auch auf die Frage der beobachteten „körperlichen Übergriffe“ positiv geantwortet wird.

Für diese Frage gilt wie für alle Viktimisierungsuntersuchungen, dass ihre Ergebnisse mit Vorsicht zu genießen sind. Eine Vielzahl von (z.T. unkontrollierbaren) Faktoren kann ihr Ergebnis beeinflussen. Dies thematisieren Schnell und Kreuzer (2000) anhand der völlig unterschiedlichen Ergebnisse, die in zwei Studien dieselbe Frage zur Opferwerdung produziert hat. Einige Aspekte dieser Problematik sollen bezogen auf diese Befragung kurz behandelt werden.

Das Problem des Referenzzeitraums bei Viktimisierungsfragen wird in der Literatur ausführlich diskutiert (Oberfell-Fuchs & Kury 2003: 47f.). Hier wurde der relativ lange Zeitraum von „sechs Monaten“ gewählt, weil in „zwei Wochen“ vermutlich kaum bis gar keine eigenen Erfahrungen zu berichten gewesen wären. Die Frage ist damit wesentlich weniger konkret gestellt als etwa die nach dem Si-

cherheitsempfinden. Damit hängen Probleme zusammen. Einerseits ist damit zu rechnen, dass mit derartigen Fragen Übererfassungen produziert werden. So scheinen negative Erlebnisse (wie die Beobachtung einer körperlichen Auseinandersetzung) in der Erinnerung üblicherweise weniger weit zurück zu liegen, als sie es in Wirklichkeit tun (dieses „Hereinziehen“ in den Referenzzeitraum wird auch als „Telescoping-Effekt“ bezeichnet; Wetzels & Pfeiffer 1996: 388). Als hilfreich gilt es deshalb, neben der Zeitspanne („sechs Monate“) mit eindeutigen Ereignissen bzw. Daten, sog. „Ankerreizen“ (Oberfell-Fuchs & Kury 2003: 48), zu arbeiten. Deshalb sollten die Interviewer/innen ergänzend „seit Weihnachten“ oder „in diesem Jahr“ hinzufügen, was zwar bei Befragungen Ende Mai/Anfang Juni etwas weniger als sechs Monate sind, aber als Erinnerungsstütze hilfreich scheint. Andererseits kann es aber auch sein, dass der Zeitraum von sechs Monaten schon wieder so lang ist, dass Ereignisse bereits vergessen wurden, dass also eine Untererfassung vorliegt. Um dem entgegenzuwirken, wurde hier nicht „Kriminalität“ oder eine andere, auch kleinere Vergehen beinhaltende Formulierung benutzt, sondern explizit nach „körperlichen Übergriffen“ gefragt, die man nach sechs Monaten vermutlich nicht schon wieder vergessen hat.

Neben dem Problem des recht langen Referenzzeitraums existieren weitere Gründe für mögliche Über- oder Untererfassungen:

- Die Formulierung „körperliche Übergriffe“ ist nicht exakt zu definieren. Verschiedene Befragte können darunter unterschiedliche Abstufungen von Auseinandersetzungen verstehen (Menzel & Peters 1998).
- Gewalterfahrungen und -beobachtungen können in der Erinnerung von anderen Orten in Busse und Bahnen „verlegt“ werden.
- Dasselbe kann für Fälle zutreffen, die Befragten erzählt wurden oder die sie in den Medien mitbekommen haben.
- Diese Einflussfaktoren haben vermutlich eine Übererfassung von beobachteten Gewalttaten produziert.

Mit diesen Einschränkungen im Hinterkopf können die Ergebnisse zu Frage 15 und deren Zusammenhang mit dem Sicherheitsempfinden vorgestellt werden.

Immerhin 162 der Befragten (bei 1.059 Antwortenden) gaben an, dass sie Zeugen von „körperlichen Übergriffen“ wurden, also 15,3% der Antwortenden.

Diejenigen, die angaben, „körperliche Übergriffe“ beobachtet zu haben, schätzen die Sicherheit in den Fahrzeugen insgesamt niedriger ein. 14,2% dieser Gruppe bezeichnen den ÖV als „eher“ oder „sehr unsicher“, während es in der Gruppe ohne Gewalterfahrung nur 7,3% sind.

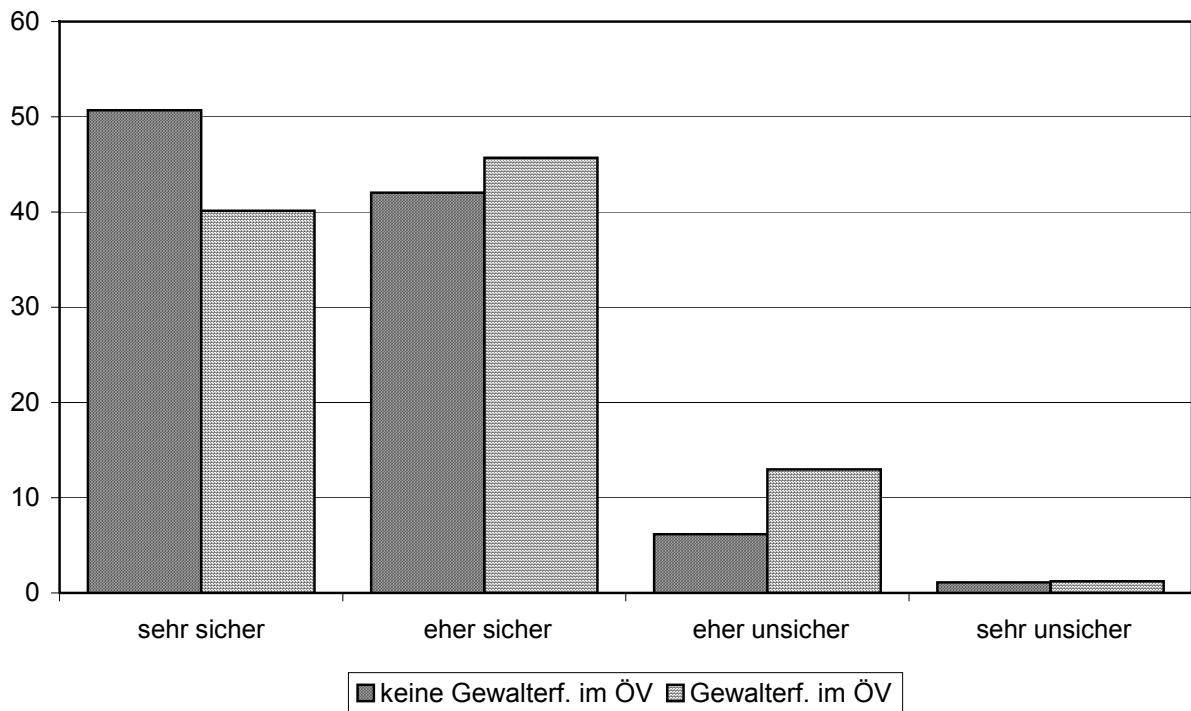


Abb. 10: Sicherheitsempfinden und eigene Gewalterfahrung im ÖV

Die Vermutung, dass eigene Gewalterfahrungen mit einem niedrigeren Sicherheitsempfinden einhergeht, ist damit weitgehend bestätigt. Der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman liegt mit 0,091 nicht sonderlich hoch, er ist aber auf dem 0,01%-Niveau signifikant. Dabei ist allerdings nicht auszuschließen, dass mit beiden Fragen de facto dasselbe Phänomen gemessen wurde. Denn wer sich unsicher fühlt, wird u.U. eher dazu neigen, von Übergriffen zu berichten, die länger als sechs Monate zurückliegen, nicht in Bussen und Bahnen stattfanden oder nicht selbst beobachtet wurden.

5.2 Störende Fahrgäste und Sicherheitsempfinden

Im Sinne der *Broken Windows*-These kann auch die Anwesenheit von störenden Personen, die nicht gewalttätig sind, das Sicherheitsempfinden negativ beeinflussen, da sie einen Mangel an sozialer Kontrolle signalisiert. Um diese möglicherweise erklärende Variable zu erheben, wurde gefragt:

16 Haben Sie sich in den letzten zwei Wochen durch andere Fahrgäste gestört gefühlt?

ja nein

17 Wenn ja, wie häufig war das der Fall?

- täglich oder öfter bzw. jedes mal
 häufiger als einmal
 genau einmal

Bei Frage 16 war davon auszugehen, dass auch bei dem relativ kurzen Referenzzeitraum von zwei Wochen ausreichend „positive“ Antworten anfallen würden. Deshalb konnte hier wieder eine konkretere Fragestellung benutzt werden, was durch die Präzisierung in Frage 17 noch verstärkt wird. Trotzdem ist davon auszugehen, dass die Antworten sich nicht nur auf konkrete Störungen in den letzten 14 Tagen beziehen, sondern „Störungen allgemein“ zumindest auch betreffen. Dies gilt es bei der Interpretation zu berücksichtigen.

Drei Viertel der Antwortenden haben sich in den letzten zwei Wochen *nicht* durch andere Fahrgäste gestört gefühlt. Dies war nur bei 272 von 1.052 antwortenden Personen bzw. 25,9% der Fall. Davon fühlten sich 9% täglich, 64,9% mehr als einmal und 26,1% genau einmal gestört.

Auf die Frage, durch *wen* sie sich gestört gefühlt hätten, konnten bis zu drei Angaben gemacht werden. 258 Befragte nannten 306 Personengruppen und Verhaltensweisen, die aufgenommen und im Nachhinein codiert wurden. Aufgrund dieses Vorgehens konnten einerseits alle Nennungen aufgenommen werden, also auch solche, mit denen man bei vorher festgelegten Antwortmöglichkeiten eventuell nicht gerechnet hätte. Andererseits sind somit teilweise keine trennscharfen Zuordnungen möglich, wie sich in der Diskussion der Ergebnisse zeigen wird.

Bei dieser Frage wurde den Interviewer/inne/n mit auf den Weg gegeben, auch üble Ressentiments und rassistischen oder anderen Vorurteilen so aufzunehmen, wie sie genannt werden. Diese Aussagen werden im Folgenden ohne Wertung referiert.

Die mit 107 Nennungen mit Abstand am häufigsten genannte Gruppe sind „Betrunkene“. Mit anderen Worten gaben über 10% aller Befragten an, sich in den letzten zwei Wochen an alkoholisierten Personen im ÖV gestört zu haben. Auf 40 Nennungen bringen es „Jugendliche“. Die mit

27 Nennungen nächste Gruppe, „Penner“, „Bettler“ und andere z.T. mindestens ebenso un-schöne Ausdrücke für sozial Abgestürzte, ist nicht trennscharf von „Betrunkene“ zu trennen. Unter „Lärm, Handy“ (23) sind alle genannten Verhaltensweisen zusammengefasst, die eine Belästigung durch Geräusche bedeuten (auch z.B. „Walkman“, „Musik“, „Geschrei“). „Ausländer“ wurden 18-mal genannt und „Ältere“ (in verschiedenen Varianten: „alte Frauen“, „alte Männer“, „meckernde Omas“ u.a.) zwölfmal. Unter „Gewalt“ (11) wurden Nennungen zusammengefasst wie „Gewalttätige“, „Schlägereien“ etc., unter „Männer“ (11) alle, in denen i.S. von sexueller Belästigung explizit das Geschlecht im Vordergrund stand. „Junkies“ wurden zehnmal, Fußballfans achtmal und Kinder sechsmal genannt. Unter „schlechtes Benehmen“ sind zusammengefasst „lästiges Verhalten“, „Füße auf Sitz“, „Rücksichtslosigkeit“ und dreimal „Pöbeln“. Hinter „Sonstiges (kreativ)“ verbergen sich die wohl nicht ganz ernst gemeinten Nennungen „eigenes Ego“, „Parfümgestank“, „alles Mögliche“ und, im Widerspruch zur häufigsten Nennung, „Antialkoholiker“. Eine Übersicht liefert Tab. 8.

Die mit einem Sternchen versehenen Gruppen würden von Vertreter/inne/n der *Broken Windows*-These unter das Label „Störende“ bzw. „störende Verhaltensweisen“ fallen. Die Anwesenheit dieser Personengruppen würde demzufolge einen Mangel an sozialer Kontrolle signalisieren und damit das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen. Zusammen machen diese Nennungen 264 Fälle oder 86,3% der Nennungen aus. Als erklärende Variable kommen nur diese Nennungen in Frage. Störungen durch ältere Menschen, Kontrolleure oder die unter „Sonstige“ zusammengefassten wie „Religiöse“, „Schwarzfahrer“ (denen man ihr Schwarzfahren ja nicht ansieht) oder „Passanten“ sind in diesem Sinn keine ‚signs of disorder‘.

Betrunkene *	107	Fußballfans *	7
Jugendliche *	40	Kinder *	6
Penner, Bettler *	27	schlechtes Benehmen *	6
Lärm, Handy	23	Rauchen *	5
Ausländer *	18	Sonstiges (kreativ)	4
Ältere	12	Dealer *	3
Gewalt *	11	Punks *	2
Männer *	10	Kontrolleure/Security	2
Junkies *	10	Verwirrte *	2
Sonstige	10	Hunde *	1

Tab. 8: Gruppen und Verhaltensweisen, die in den letzten 14 Tagen als „störend“ empfunden wurden

Differenziert man die Befragten danach, ob sie sich von mindestens einer Gruppe oder einer Verhaltensweise gestört gefühlt haben, die laut *Broken Windows* angstausslösend ist, stellt sich die Verteilung des Sicherheitsempfindens folgendermaßen dar:

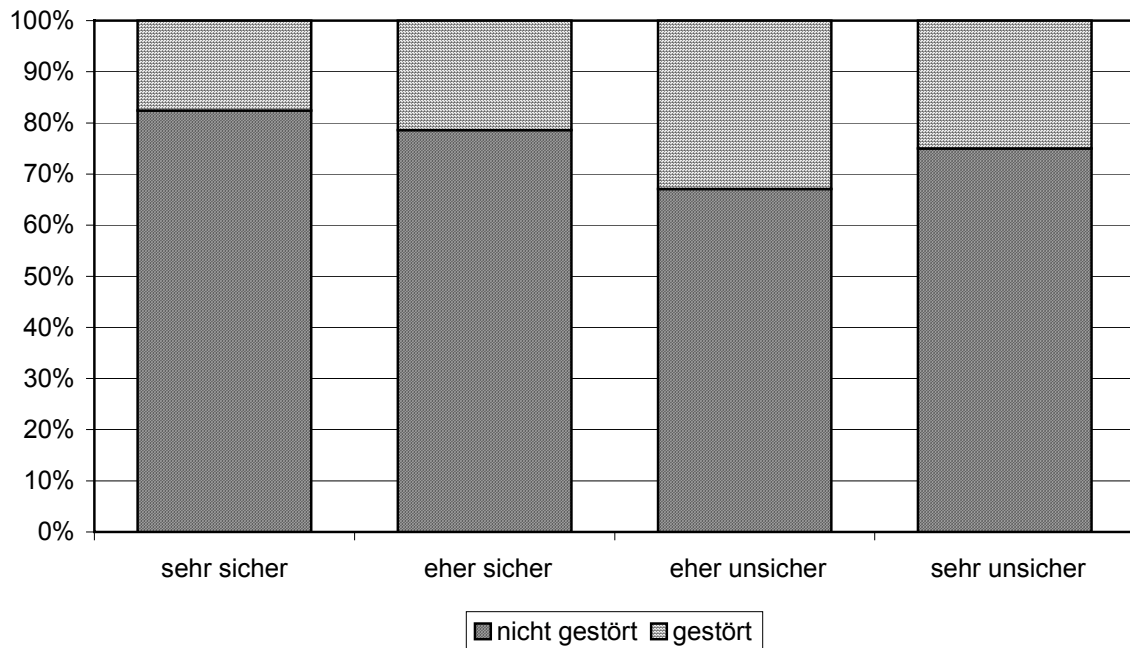


Abb. 11: Sicherheitsempfinden und Störung durch andere Fahrgäste

Der Anteil derer, die sich durch personalifizierte ‚signs of incivility‘ gestört gefühlt haben, ist unter denjenigen höher, die sich in Bussen und Bahnen unsicherer fühlen. Der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman beträgt hier (erneut nicht besonders hohe) 0,083, ist aber (wie bei der eigenen Gewalterfahrung) auf dem 0,01%-Niveau signifikant. Doch auch hier gilt, dass dieser statistische Zusammenhang möglicherweise nicht auf einem kausalen Zusammenhang basiert. Denn wer sich unsicher fühlt, fühlt sich möglicherweise auch eher durch andere Fahrgäste gestört, ohne dass das eine der Grund des anderen sein müsste oder umgekehrt.

5.3 Sauberkeit und Sicherheitsempfinden

Entsprechend der *Broken Windows*-These müsste ein positiver Zusammenhang auch zwischen Sicherheits- und Sauberkeitseinschätzung bestehen. Demnach signalisiert Schmutz fehlende soziale Kontrolle und erhöht die Unsicherheit. Das Sicherheitsempfinden differenziert nach der Sauberkeitseinschätzung stellt sich folgendermaßen dar:

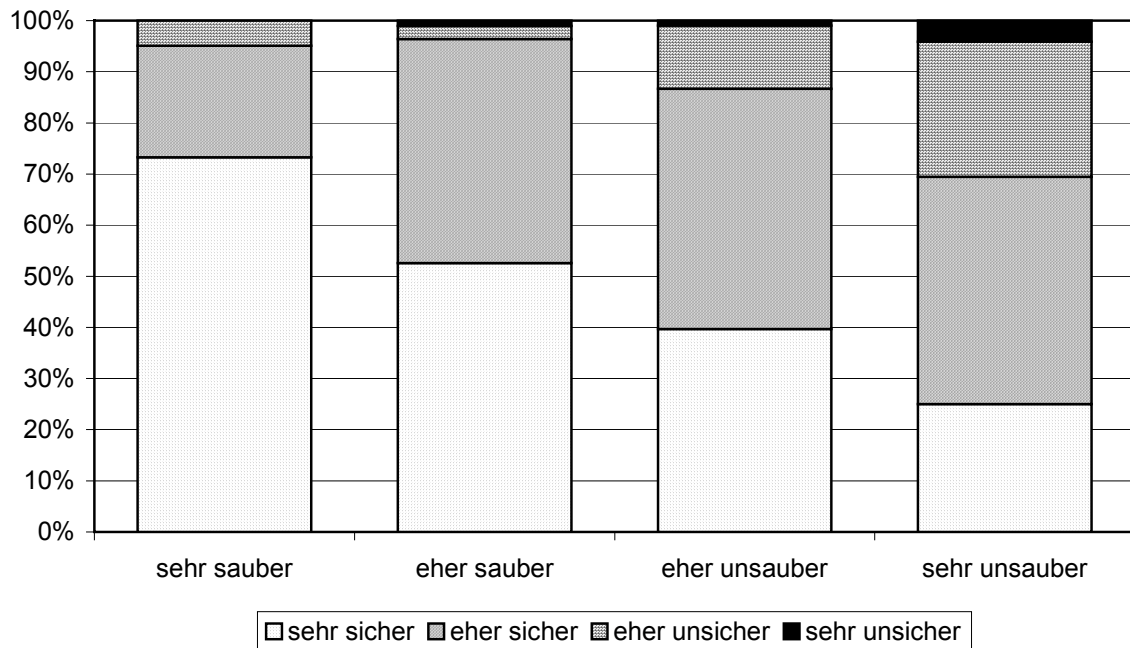


Abb. 12: Sicherheitsempfinden und Sauberkeitseinschätzung

Unter denjenigen, die Busse und Bahnen „sehr sauber“ oder „eher sauber“ einschätzten, war eine tendenziell höheres Sicherheitsempfinden von 95,1% bzw. 96,4% („sehr sicher“ und „eher sicher“ zusammen) vorzufinden. Unter denjenigen, die es „eher unsauber“ bzw. „sehr unsauber“ fanden, liegt dieser Wert bei 86,7%, bzw. 69,4%. Der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman beträgt für den Zusammenhang zwischen Sicherheits- und Sauberkeitsempfinden 0,254 und ist auf dem 0,01%-Niveau signifikant.

Auch dieses Ergebnis kann an sich nicht als Bestätigung der *Broken Windows*-These interpretiert werden. Denn ob die Sauberkeitseinschätzung der Grund für das Sicherheitsempfinden ist (wie *Broken Windows* behauptet), oder ob beide Folge derselben Ursache sind (etwa eines bestimmten „Ordnungsempfindens“), kann auf diese Weise nicht bestimmt werden. Wie Sampson und Raudenbush ausführen, kann es diverse Gründe dafür geben, dass jemand, der eine Gegend oder ein Fahrzeug als gefährlich wahrnimmt, diese/s auch für unordentlich hält (Sampson & Raudenbush 1999: 606, 608f.).

5.4 Dispositionelle Kriminalitätsfurcht und Sicherheitsempfinden

Eine mögliche Erklärung des konkreten Sicherheitsempfindens „gerade jetzt und in diesem Bus bzw. in dieser Bahn“ kann die allgemeine „Anfälligkeit“ für Furcht sein. Damit wird auf die weiter oben ausgeführte kategoriale Unterscheidung von „situationaler“ und „dispositioneller Furcht“ zurückgegriffen (siehe 3.). Wer sich allgemein leichter bzw. schneller fürchtet, empfindet vermut-

lich auch die konkrete Situation in der Bahn/im Bus als furchteinflößender als andere. Zur Messung der dispositionellen Furcht wird hier der Standardindikator zur Kriminalitätsfurchtmessung herangezogen, der seit den 1960er Jahren benutzt wird. Dieser Indikator liegt, was den genauen Wortlaut angeht, in unterschiedlichen Versionen vor (Kury, Lichtblau & Neumaier 2004: 457). Eine weit verbreitete Formulierung wurde als Frage 14 unmittelbar nach der Frage nach dem Sicherheitsempfinden im Fahrzeug verwendet:

14 Wie sicher fühlen Sie sich in ihrer Wohn-
gegend, wenn Sie nach Einbruch der Dun-
kelheit allein auf die Straße gehen oder ge-
hen würden?

- sehr sicher
- eher sicher
- eher unsicher
- sehr unsicher

Die Validität des Standardindikators zur Messung der *Kriminalitätsfurcht* wurde und wird häufig in Zweifel gezogen. Es wird angeführt, dass in der Frageformulierung „Kriminalität“ gar nicht auftaucht und sich deshalb „Unsicherheit“ auch auf die Furcht vor streunenden Hunden, einem Sturz oder einem Autounfall beziehen kann (Reuband 2000: 186). Reuband (2000) hat die Validität des Standardindikators anhand unterschiedlicher empirischer Untersuchungen diskutiert. Seines Erachtens ist die Befürchtung, die Frage könne auf andere Phänomene als Gewaltkriminalität bezogen werden, nicht gerechtfertigt, da bei einer „übergroßen Mehrheit [...] der Kriminalitätsbezug bei der Antwort sicher [ist]“ (ebd.: 191). Allerdings kommt er auch zu dem Schluss, dass er „nicht nur als Ausdruck einer Furcht vor Gewaltbereitschaft im öffentlichen Raum gedeutet werden [kann]“ (ebd.), sondern vielmehr „das Kriminalitätserleben als Ganzes“ (ebd.) misst, weil er in Faktoranalysen immer „in maßgeblicher Weise auf den Faktor für affektive Kriminalitätsfurcht lädt“ (ebd.: 190).

Damit bezieht er sich auf eine Konzeptualisierung von „Kriminalitätsfurcht“, die in der einschlägigen Literatur weite Verwendung findet. Hier werden analog zur Einstellungsforschung (Meinefeld 1977) drei Dimensionen von Kriminalitätsfurcht differenziert. Die *kognitive Dimension* bezieht sich dabei auf die (rationale) Einschätzung des eigenen Viktimisierungsrisikos, die *affektive Dimension* auf die (emotionale) Kriminalitätsfurcht und die *konative Dimension* bezieht sich darauf, wie die Kriminalitätsfurcht sich im tatsächlichen Verhalten niederschlägt, ob also etwa Vermeidungsstrategien angewandt werden (Boers 1993: 67f, Heinz & Spiess 2001: 156f.). Wenn Reuband (2000) den Standardindikator zur Messung der affektiven (und nicht der kognitiven) Dimension herangezogen wissen will, dann weil dieser nicht die rationale Situationseinschätzung wiedergibt, sondern das allgemeine Gefühl, die vage Einstellung zum Thema „Kriminalität“ (vgl. Boers 2001: 15). Mit anderen Worten: Die scheinbar konkrete Frage des Standardindikators misst offenbar nicht die konkrete, situationale

Furcht, sondern vielmehr die Furchtdisposition allgemein. In diesem Sinn wird sie hier als erklärende Variable verstanden: Eine hohe Ausprägung der dispositionellen Kriminalitätsfurcht bedeutet, „dass mehr Situationen als kriminalitätsfurchtrelevant erlebt werden und in entsprechenden Situationen eher bzw. leichter Furcht empfunden wird“ (Greve 2004: 253). Bezogen auf die Befragung: Wer sich beim Standardindikator als „unsicher“ zu erkennen gibt, wird vermutlich auch die konkrete Situation in der Straßenbahn/dem Bus als angsteinflößender wahrnehmen – ohne, dass dies an der Bahn oder dem Bus liegen muss.

Ein Vergleich des Sicherheitsempfindens in Bus/Bahn einerseits und nachts in der eigenen Wohngegend andererseits zeigt zunächst, dass letztere im Schnitt als etwas weniger sicher eingeschätzt wird als Bus/Bahn.

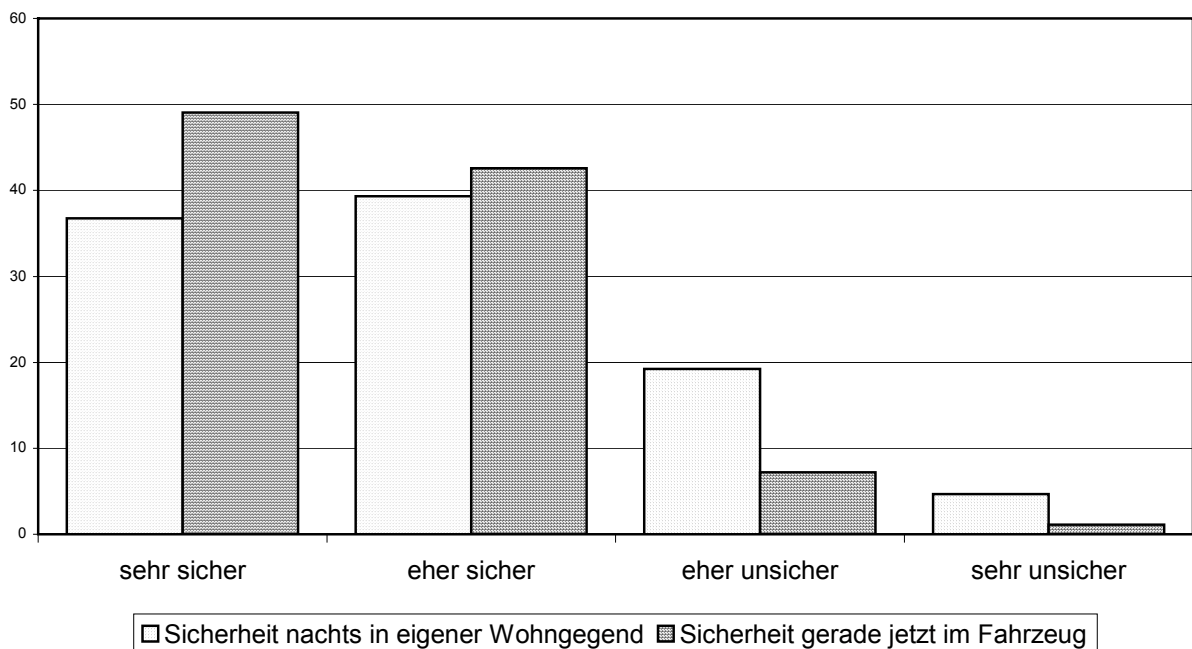


Abb. 13: Sicherheitsempfinden im Fahrzeug und nachts in der eigenen Wohngegend

Dieser Eindruck relativiert sich etwas, wenn man den Standardindikator (der ja nach dem Sicherheitsempfinden in der Wohngegend *nachts* fragt) nur mit den Befragungen in Nachtlinien vergleicht.

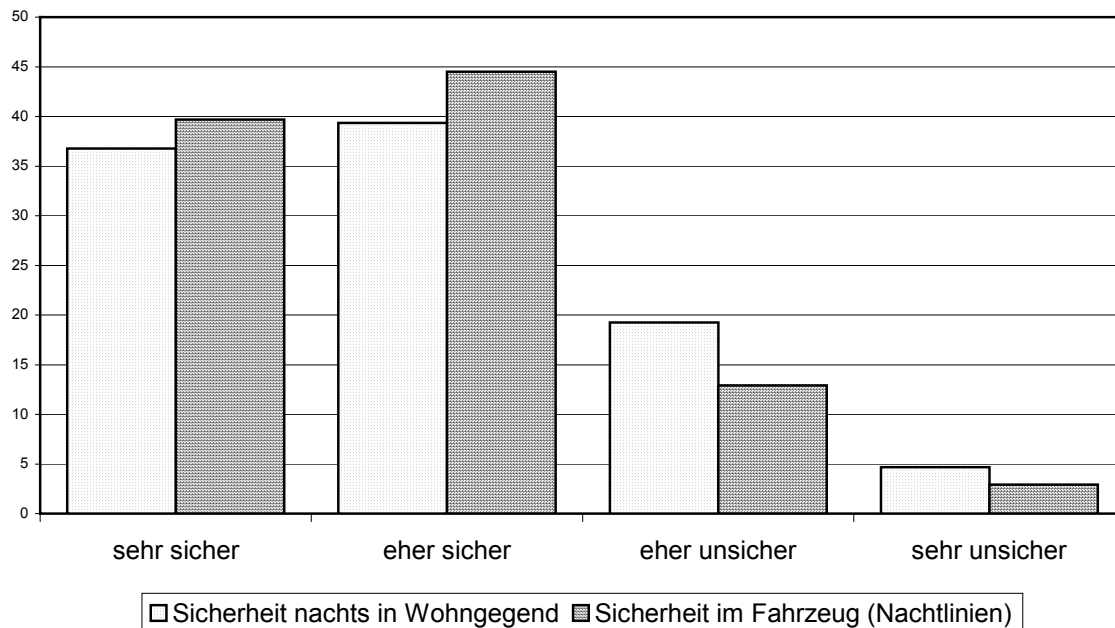


Abb. 14: Sicherheitsempfinden in Nachtlinien und nachts in der eigenen Wohngegend

Gleichwohl gilt auch hier, dass die Befragten insgesamt die Nachtlinien als sicherer einschätzen als ihre eigene Wohngegend zur Nachtzeit. Während die Situation in der Nachtbahn von 15,8% der Befragten als „eher“ oder „sehr unsicher“ eingeschätzt wird, sind es beim eigenen Wohngebiet 23,9% (aller Befragten; unter den in Nachtlinien Befragten sind es 20,5%).

Doch da der Standardindikator, wie ausgeführt, weniger tatsächlich das Sicherheitsempfinden im eigenen Quartier, sondern wohl eher die dispositionelle Kriminalitätsfurcht wiedergibt, ist dieser unmittelbare Vergleich von Bus/Bahn und Wohngegend eigentlich unstatthaft.

Diese dispositionelle Kriminalitätsfurcht kann dann mit dem Sicherheitsempfinden in den Bussen und Bahnen der BSAG in Verbindung gebracht werden. Wie Abb. 15 zeigt, besteht ein Zusammenhang dergestalt, dass diejenigen, die sich in Bussen und Bahnen sicher fühlen, dies tendenziell auch in ihrer Wohngegend tun.

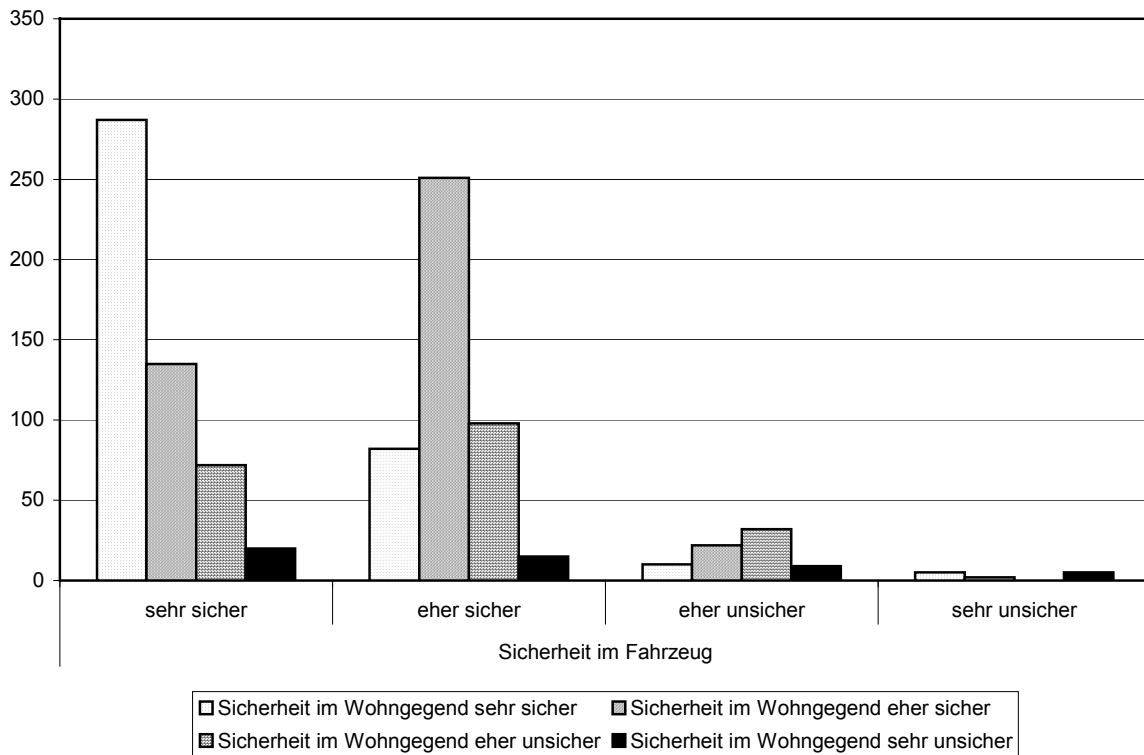


Abb. 15: Sicherheitempfinden im Fahrzeug und dispositionelle Kriminalitätsfurcht

Demnach verweisen die Befragungsergebnisse darauf, dass die dispositionelle Kriminalitätsfurcht, also die Furcht allgemein, einen deutlichen Einfluss auf das Sicherheitempfinden im Fahrzeug hat. Der Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman ist mit 0,345 der höchste aller gemessenen und auf dem 0,01%-Niveau signifikant. Von den angeführten vier Erklärungsvariablen zeigt die dispositionelle Kriminalitätsfurcht den stärksten Zusammenhang. Allerdings gilt auch hier, dass damit noch kein Beweis einer Kausalität vorliegt.

5.5 Zusammenfassung

Wenig überraschend ist für alle vier abgefragten Erklärungsvariablen ein Zusammenhang mit dem Sicherheitempfinden im Fahrzeug zu konstatieren. Dieser ist in allen vier Fällen für den Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman signifikant auf dem 0,01%-Niveau. Dies gilt gleichermaßen für eigene Gewalterfahrungen im ÖV, für die wahrgenommene Sauberkeit, für die wahrgenommene Störung durch andere Fahrgäste und für die dispositionelle Kriminalitätsfurcht. Ebenfalls für alle vier möglichen Erklärungen gilt – wie für alle quantitativen Zusammenhänge –, dass sie auf eine Kausalität bestenfalls verweisen, diese aber nicht beweisen können. Festzuhalten ist gleichwohl, dass der stärkste Zusammenhang für die dispositionelle Kriminalitätsfurcht gemessen wurde.

6. Videoüberwachung

Seit Ende 2003 wurden Busse und Straßenbahnen der BSAG mit Videokameras ausgestattet (BSAG 2003, Steinacker 2003). Im letzten Teil der Befragung wurde die Einschätzung der Fahrgäste dazu erhoben:

21 Seit diesem Jahr sind in vielen Fahrzeugen der BSAG Videoüberwachungskameras installiert. Sind Sie für oder gegen diese Maßnahme?

- ausnahmslos dafür
- eher dafür
- eher dagegen
- ausnahmslos dagegen

Von den Bussen und Bahnen, in denen befragt wurde, waren 41,4% mit Videokameras ausgestattet. Die 1.049 gültigen Antworten zur Einschätzung der Videobeobachtung verteilen sich, differenziert nach Geschlecht und Alter, folgendermaßen:

Einschätzung	alle	♀	♂	14-17	18-21	22-29	30-39	40-49	50-59	>60
ausnahmslos dafür	46,9%	53,9%	38,5%	35,1%	40,0%	38,9%	49,0%	47,8%	60,6%	66,4%
eher dafür	37,5%	35,2%	40,0%	54,1%	40,0%	40,7%	33,9%	36,5%	29,8%	29,1%
eher dagegen	10,8%	8,5%	13,5%	4,1%	13,3%	13,0%	13,5%	12,6%	5,8%	3,6%
ausn. Dagegen	4,9%	2,4%	8,0%	6,8%	6,7%	7,4%	3,6%	3,1%	3,8%	0,9%

Tab. 9: Einschätzung der Videobeobachtung nach Geschlecht und Alter

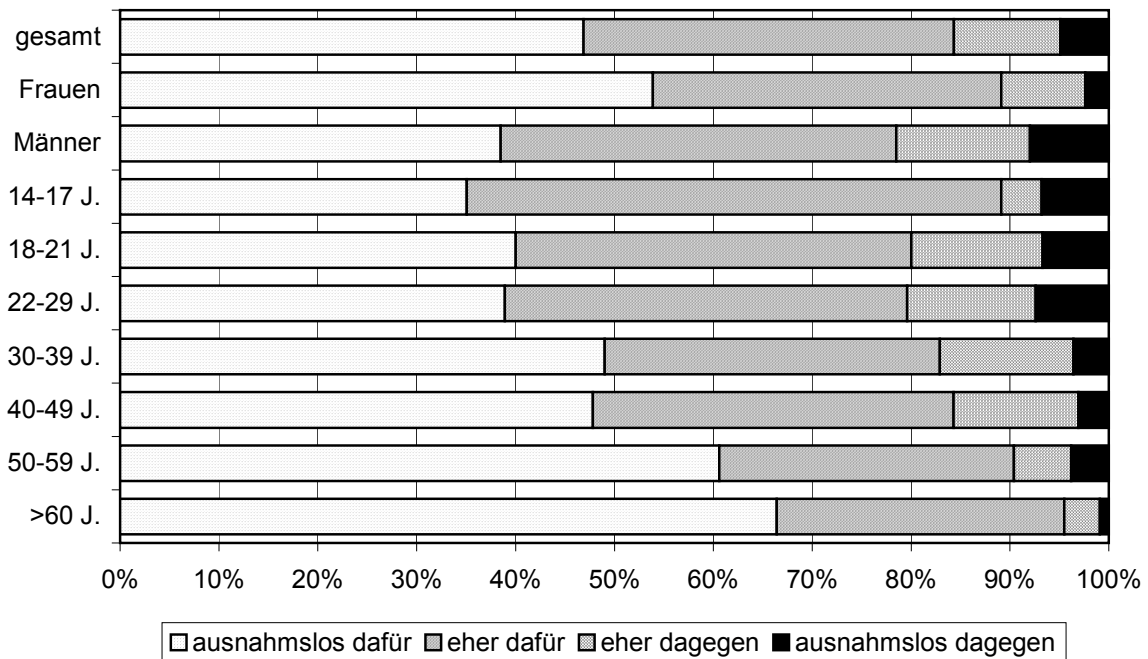


Abb. 16: Einschätzung der Videobeobachtung nach Geschlecht und Alter

Wie bei der Mehrzahl der Umfragen zur Akzeptanz von Videoüberwachungssystemen, ist eine deutliche Mehrheit von 84,4% ihnen gegenüber positiv eingestellt. Die Zustimmung ist unter Frauen deutlich höher als unter Männern. Nach Altersklassen differenziert stehen insbesondere die Jüngsten und die Ältesten ihnen positiv gegenüber.

In Tabelle 10 wird die Einschätzung der Videobeobachtung mit Erhebungen zu ihrer Akzeptanz im öffentlichen Raum in verschiedenen Städten verglichen. Leider sind mir keine entsprechenden Erhebungen aus anderen ÖPNV-Unternehmen bekannt. Die Übersicht zeigt, dass die Zustimmung in den Bussen und Bahnen in Bremen höher liegt als in den öffentlichen Räumen in Leipzig, Dresden, Düsseldorf und Regensburg. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass in Bussen und Bahnen durch die Fahrer/innen ohnehin eine sichtbarere Kontrolle des Verhaltens aller Anwesenden gewährleistet ist als im öffentlichen Raum.

	ÖPNV	Öffentlicher Raum			
	Bremen	Leipzig (Hölscher 2003)	Dresden (Reuband 2001)	Düsseldorf (Reuband 2001)	Regensburg (Klocke 2001)
dafür/gut	84,4%	78,2%	77%	66%	53,3%
teils-teils	---	---	18%	26%	11,7%
dagegen/schlecht	15,7%	20,9%	5%	8%	35,0%

Tab. 10: Zustimmungsraten Videoüberwachung im Vergleich

Wenn die Befragten also der Videobeobachtung positiv gegenüberstehen, was erwarten sie sich von ihr? Um dies zu erkunden, wurde nach der Einschätzung der Entwicklung in drei Bereichen gefragt, die üblicherweise als positive Effekte der Videobeobachtung angeführt werden. Dabei handelt es sich um die „Einschätzung der objektiven Sicherheitsentwicklung“, die „Einschätzung der Vandalismusedwicklung“ und die „Einschätzung der Entwicklung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste insgesamt“. Die entsprechenden Fragen lauteten:

22 Denken Sie, dass die Busse und Bahnen durch die Videoüberwachung sicherer werden?

- ja, werden völlig sicher
- ja, werden deutlich sicherer
- ja, werden etwas sicherer
- nein, werden nicht sicherer

23 Denken Sie, dass der Vandalismus in den Fahrzeugen durch die Videoüberwachung abnehmen wird?

- ja, wird aufhören
- ja, wird deutlich abnehmen
- ja, wird etwas abnehmen
- nein, wird nicht abnehmen

24 Denken Sie, dass sich viele Fahrgäste durch die Videoüberwachung sicherer fühlen werden?

- ja, (fast) alle
- ja, eine Mehrheit
- ja, einige
- nein, niemand

Der Unterschied zwischen den Fragen 22 und 24 wurde während der Befragung auf Nachfrage erläutert und sei auch hier noch einmal explizit dargestellt. Frage 22 folgt unmittelbar auf die Frage nach der Einschätzung der Videobeobachtung und bezieht sich darauf, ob die Befragten glauben, dass es in den Bussen und Bahnen *tatsächlich* sicherer wird. Damit wird ihre „Einschätzung der objektiven Sicherheitsentwicklung“ abgefragt, also ob sie denken, dass die Anzahl der kriminellen Akte im ÖV aufgrund der Videobeobachtung abnimmt. Frage 24 hingegen fordert die Befragten auf, sich in eine Beobachterposition (sozusagen zweiter Ordnung) zu begeben, von der aus „das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste“ beurteilt wird. Dabei nehmen sie die Perspektive der Betreibers des ÖV ein. Sie fragt nach der „Einschätzung der Entwicklung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste insgesamt“, also ob die Befragten denken, dass das Sicherheitsgefühl der anderen Passagiere aufgrund der Videobeobachtung zunimmt. Die Antworten auf die Fragen 21-24 stellen sich folgendermaßen dar:

Einschätzung Video- beobachtung (1049 Antworten)		ÖV wird ... (1044 Antworten)		Vandalismus wird ... (1043 Antworten)		Sicherer fühlen wer- den sich ... (1034 Antworten)	
ausn. dafür	46,9%	völlig sicher	9,8%	aufhören	5,6%	(fast) alle	14,8%
eher dafür	37,5%	deutlich sicherer	34,4%	deutlich abnehmen	24,7%	eine Mehrheit	43,6%
eher dagegen	10,8%	etwas sicherer	37,1%	etwas abnehmen	41,6%	einige Fahrgäste	36,8%
ausn. dagegen	4,9%	nicht sicherer	18,8%	nicht ab- nehmen	28,1%	niemand	4,8%

Tab. 11: *Einschätzung der Videobeobachtung und Einschätzungen ihrer (positiven) Auswirkungen*

Der Optimismus bezogen auf die positiven Effekte der Videobeobachtung sind z.T. deutlich geringer als die Zustimmung zu ihr. Dies wird in der graphischen Darstellung noch ersichtlicher. Zu diesem Zweck sind in Abb. 17 die vier Antwortvorgaben der Fragen 21-24 analog dargestellt. Auch wenn sie wegen der Natur der Frage nicht exakt dieselben Intervalle abfragen (also ordinal und nicht intervallskaliert sind), scheint dies aufgrund der sehr ähnlichen Abstufungen der Antwortvorgaben und zum Zweck der Darstellung gerechtfertigt.

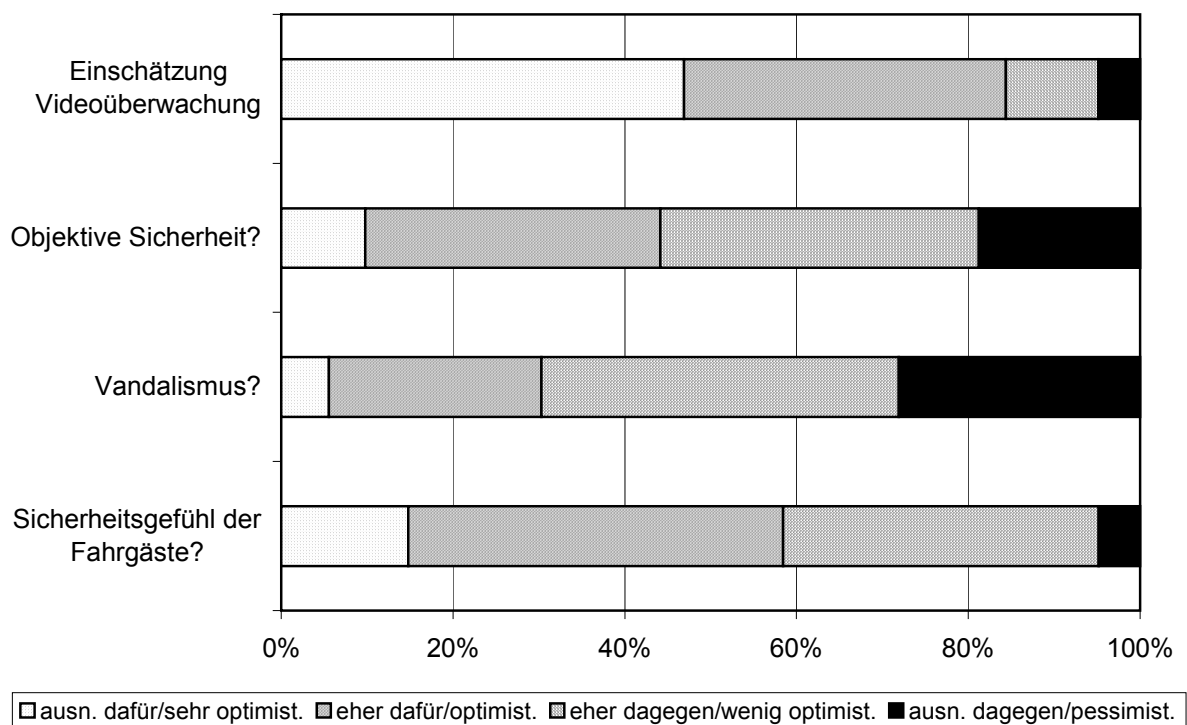


Abb. 17: *Einschätzung der Videobeobachtung und Einschätzungen ihrer (positiven) Auswirkungen*

Eine Mehrheit der Befragten erwartet bei den objektiven Auswirkungen der Videobeobachtung eher oder sehr positive Effekte. Über 80% vermuten, dass es sicherer wird, und über 70% erwarten einen Rückgang beim Vandalismus. Zieht man davon die nur vorsichtig optimistische, jeweils dritte Kategorie ab („etwas sicherer“ und „Vandalismus wird etwas abnehmen“), bleiben rund 35% bzw. 30% sehr optimistisch. Wie Ditton (2000: 702) ausführt, können solche Ergebnisse allerdings nicht unbedingt für bare Münze genommen werden, da vor oder zu Beginn einer vermeintlich kriminalitätsbekämpfenden Maßnahme immer eine große Mehrheit Erwartungen äußert, die sich dann häufig bei späteren Umfragen nicht bestätigen. Gleichwohl verdienen diese Ergebnisse m.E. näher interpretiert zu werden, da sie bei genauerer Betrachtung die hohe Zustimmungsrates relativieren und zudem weitere Schlüsse auf das Thema „Kriminalität & Sicherheit“ zulassen.

Bei beiden abgefragten Einschätzungen bezüglich der objektiven Auswirkungen der Videobeobachtung, bei Sicherheit und Vandalismus, ist der Anteil derer, die *keine* positiven Effekte erwarten größer als der Anteil derjenigen, die der Videoüberwachung *positiv* gegenüber stehen. 18,8% der Antwortenden erwarten, dass Vandalismus „nicht abnehmen“ wird, und 28,1%, dass es in Bussen und Bahnen „nicht sicherer“ werden wird – bei nur 15,7%, die gegen die Videobeobachtung sind (und 4,9% „ausnahmslos dagegen“). Demnach gibt es Befragte, die für die Videobeobachtung sind, obschon sie sich *keine* objektiven Verbesserungen erhoffen (oder zumindest keine der beiden abgefragten). Konkret erwarten 7,2% derer, die Videobeobachtung „ausnahmslos“ begrüßen und 15,8% derer, die „eher dafür“ sind, *keine* Verbesserung der objektiven Sicherheitslage. Das sind 23% der Beobachtungsbefürworter. 28,1% derer, die „ausnahmslos dafür“, und 21,7% derer, die „eher dafür“ sind, erwarten *keinen* Rückgang des Vandalismus, zusammen also fast die Hälfte.

Dieses Ergebnis kann unterschiedlich interpretiert werden. Erstens liegt ein Widerspruch vor: Menschen sind für neue Überwachungsmaßnahmen, ohne sich davon objektive Verbesserungen zu erwarten. Zweitens kann vermutet werden, dass sie sich andere objektive Verbesserungen erwarten als die abgefragten. Allerdings wären diese dann keine, die von Verkehrsbetrieben üblicherweise als Grund für die Installation der Kameras genannt werden. Drittens deutet das Ergebnis für Frage 24 an, dass die Verbesserung auf einer anderen Ebene erwartet wird. Dazu gilt es dieses Ergebnis näher zu betrachten.

Bei der Frage nach der „Einschätzung der Entwicklung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste insgesamt“ erwarten 95,2%, dass die Videobeobachtung einen positiven Effekt haben wird, wobei 36,8% der Befragten – ein Drittel der Optimistischen – dies nur für „einige“ Fahrgäste vermuten. Nur 3,1% der ausnahmslosen Unterstützer der Videobeobachtung und 3,4% derer, die „eher dafür“ sind, erwarten hier keine Verbesserung. Die deutlichste Verbesse-

rung wird also nicht im Bereich der *objektiven* Verhältnisse in Bussen und Bahnen vermutet, sondern im Bereich des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste, also im *subjektiven* Bereich.

Eine mögliche Interpretation dieses Ergebnisses wäre, dass der Diskurs zum Thema „subjektive Sicherheit der Bevölkerung“ so dominant geworden ist und dass zugleich eben diese Bevölkerung diese Art der Metadiskurse oder Beobachterpositionen zweiter Ordnung so weit internalisiert hat, dass es ihr ausreicht, wenn auf dieser Ebene, also jenseits der eigenen Interessen, positive Effekte zu erwarten sind. Anders formuliert: Hier wird nicht nach dem Maßstab eigener Erfahrungen oder Erwartungen geurteilt, sondern es werden Vermutungen über den Einfluss der Videobeobachtung auf „die Bevölkerung“ bzw. „die Fahrgäste“ herangezogen. Analoge Konstellationen wären Kunden, die sich darüber austauschen, was „der Kunde“ will, Wähler, die Parteistrategien diskutieren, mittels derer „der Wähler“ angesprochen werden soll, oder Leute, die darüber reden, wie „die Leute“ eben seien. Die Abstraktion liegt auf der Hand: Scheinbar ohne zu merken, dass sie über sich selbst sprechen, und so, als ob sie in der Position von Kaufhäusern, Parteien oder, hier, Verkehrsbetrieben wären, sehen sie von den eigenen Interessen ab und imaginieren stattdessen Interessen „des Wählers“ oder „des Fahrgastes“.

Damit ist Diskursen Tür und Tor geöffnet, die ebenfalls von den Interessen derer absehen, über die da geredet wird. Bezogen auf die Befragung: Wer sich kaum objektive Verbesserungen durch die Videobeobachtung erwartet, diese aber trotzdem positiv einschätzt, weil er denkt, sie verbessere das Sicherheitsgefühl „der Fahrgäste“ (obwohl er selbst als Fahrgast das für sich nicht oder nur kaum erwartet!), der *glaubt* auch, dass die Videobeobachtung *aus diesem Grund* eingeführt wurde, also zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls aller. Womit der erwähnte Diskurs zum Thema „subjektive Sicherheit der Bevölkerung“ angesprochen ist. Analysen der Maßnahmen, die mit eben diesem subjektiven Sicherheitsgefühl begründet werden, zeigen, dass diese an der tatsächlichen Bedrohung nichts (oder kaum etwas) ändern und deshalb offenbar nur die *selbst produzierten Ängste ausnutzen*, um weitere Überwachung und Kontrolle zu legitimieren (Belina 2000).

Damit soll explizit *nicht* den Bremer Verkehrsbetrieben vorgeworfen werden, in diesem strategischen Vorgehen allein oder auch nur besonders deutlich vorzugehen. Sie sind vielmehr Teil eines Diskurses, der v.a. von staatlicher Seite seit Mitte der 1990er Jahre betrieben wird und inzwischen so hegemonial geworden ist, dass eine Vielzahl von Initiativen und Interessen sich auf ihn beziehen *muss* (Belina & Helms 2003). Eine Einführung der Videobeobachtung mit der alleinigen Begründung, damit Vandalismusschäden eindämmen zu wollen, wäre in der Öffentlichkeit mit Sicherheit auf mehr Protest gestoßen als eine Begründung durch Sicherheit und Sicherheitsempfinden. Somit ist es nur verständlich, wenn die Videobeobachtung als Schritt „zur weiteren Erhöhung der tatsächlichen, aber auch der wahrgenommenen Sicherheit“ (BSAG

2003) vorgestellt wird und die Hoffnung auf Kostenersparnis durch Verminderung von Vandalismusschäden nur nebenher Erwähnung findet (ebd., Steinacker 2003).

Die in diesem Abschnitt diskutierten Ergebnisse deuten an, dass diesem Vorgehen Erfolg beschieden ist. Nicht nur erfreut sich die Videobeobachtung sehr hoher Zustimmung. Der ausgeführte Widerspruch zu den weit weniger hohen Erwartungen an die objektiven Verbesserungen durch diese Maßnahme und die hohe Erwartung einer Verbesserung des Sicherheitsgefühls „der Fahrgäste“ bestätigen, dass eine ebensolche Begründung der Einführung sinnvoll (wenn nicht gar notwendig) ist, wenn sie auf weite Zustimmung treffen soll.

7. Fazit

Die deskriptiven Ergebnisse bestätigen weitgehend die in vergleichbaren Studien vorgefundenen:

- Die Einschätzung der Sicherheit in Bussen und Bahnen ist insgesamt hoch.
49,1% der Befragten fühlten sich zum Zeitpunkt der Befragung im jeweiligen Fahrzeug „sehr sicher“, weitere 42,6% „sicher“. „Sehr unsicher“ fühlten sich nur 1,1% oder 12 Befragte.
- Frauen fühlen sich etwas weniger sicher als Männer.
9,3% der Frauen gaben an, sich „eher“ oder „sehr unsicher“ zu fühlen – bei nur 7,0% unter den Männern.
- In den Nachtlinien liegt das Sicherheitsempfinden niedriger als in den Taglinien.
Tagsüber fühlen sich 94,7% der Befragten „sehr“ oder „eher sicher“, nachts sind es 84,3%. Am „unsichersten“ wird die Nachtbahn N10 eingeschätzt, bei der dieser Wert aber immer noch bei 85,2% liegt.
- Die Sauberkeit in den Fahrzeugen wird eher gut eingeschätzt.
64,8% der Befragten hielten es zum Zeitpunkt der Befragung im jeweiligem Fahrzeug für „sehr“ oder „eher sauber“, nur 6,8% für „sehr unsauber“.
- Die Zustimmung zur Videobeobachtung ist hoch.
46,9% der Befragten waren „ausnahmslos dafür“, weitere 37,5% „eher dafür“. Nur 4,9% sind „ausnahmslos dagegen“.
- Die Zustimmung zur Videoüberwachung ist bei Frauen höher als bei Männern und bei Älteren höher als bei Jüngeren.

Allerdings sind auch Besonderheiten zu verzeichnen:

- Ältere fühlen sich in Bussen und Bahnen tendenziell sicherer als Jüngere.
Die höchste Unsicherheitsrate („sehr“ und „eher unsicher“ zusammen) liegt mit 16,2% bei den 14-17-jährigen vor, die niedrigste bei den über 60-jährigen (3,6%). Diese Werte liegen in den Nachtlinien gar bei 31,3% bzw. 0%. Statistisch ist der Zusammenhang zwischen Alter und Sicherheitsempfinden signifikant positiv (Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman), d.h., je älter die Befragten waren, desto sicherer fühlten sie sich. Die-

ser Zusammenhang verschwindet allerdings, wenn man – wegen der unterschiedlichen Nutzung durch verschiedene Altersklassen – nach Tag- und Nachtlinien differenziert. Dies mag eine letzte Abbildung illustrieren:

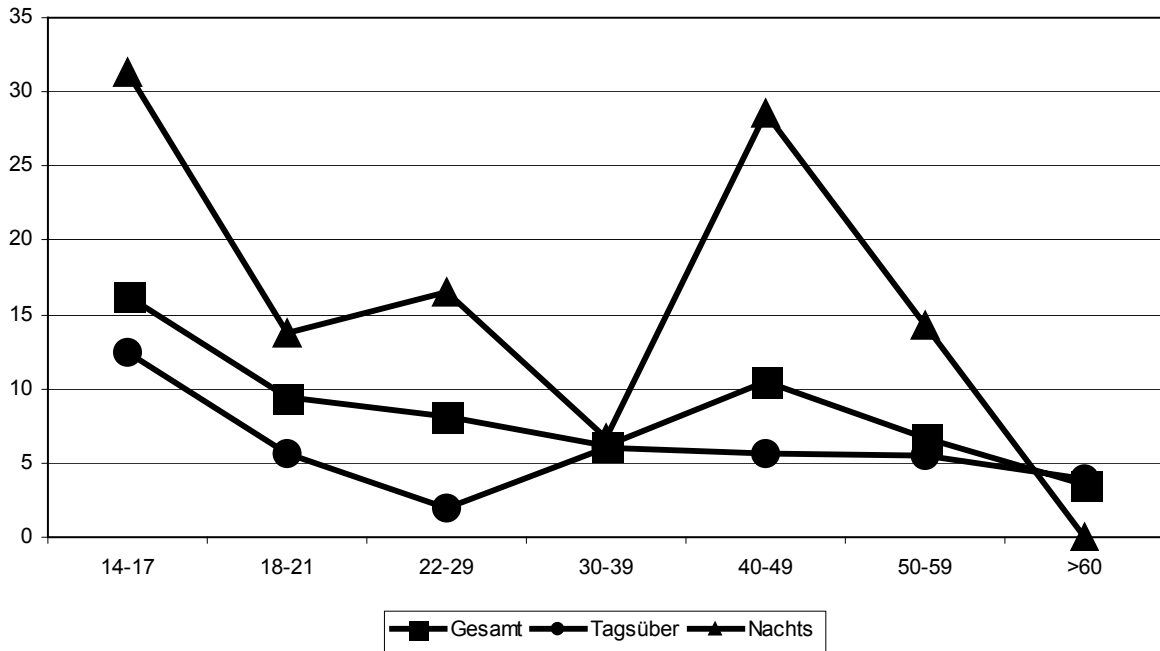


Abb. 18: Anteil „Unsicherer“ nach Altersklassen und Tageszeit

Eine weitere Besonderheit liegt weniger im Vergleich mit anderen Untersuchungen, sondern darin, dass dieser Aspekt hier erhoben und interpretiert wurde:

- Die Zustimmung zur Videobeobachtung ist höher als die damit verbundenen Erwartungen einer Verbesserung der Sicherheit und einer Verringerung des Vandalismus.

Zu zwei Fragen wurde versucht, auch mögliche Erklärungen zu liefern.

Erstens ging es um die Frage, warum sich Leute in den Bussen und Bahnen unsicher fühlen. Hierzu wurden vier erklärende Variablen abgefragt. Wegen der Art der Untersuchung, weil also eine quantitative Herangehensweise gewählt wurde, können zu den Zusammenhängen nur vorsichtige Aussagen getätigt werden. Alle vier Aspekte bestätigen die Erwartung auf statistisch signifikantem Niveau (Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman). Höhere Unsicherheit im Fahrzeug korreliert mit eigener Gewalterfahrung, mit niedriger Sauberkeitseinschätzung, mit wahrgenommener Störung durch andere Fahrgäste und mit der allgemeinen Kriminalitätsfurcht. Die gemessenen Zusammenhänge sind in Tab. 12 zusammengestellt. Der stärkste Zusammenhang wurde mit der dispositionellen Kriminalitätsfurcht gemessen.

Zusammenhang des Sicherheitsempfindens mit ...	KK nach Spearman	signifikant
Geschlecht	-0,033	-
Alter	-0,079	auf 0,05%-Niveau
Alter (nachts)	0,006	-
Alter (tagsüber)	-0,056	-
eigene Gewalterfahrung	0,091	auf 0,01%-Niveau
störende Fahrgäste	0,083	auf 0,01%-Niveau
Sauberkeit	0,254	auf 0,01%-Niveau
dispositionelle Kriminalitätsfurcht	0,345	auf 0,01%-Niveau

Tab. 12: Gemessener Zusammenhang zwischen Sicherheitsempfinden im Fahrzeug und anderen Variablen.


Jedoch ist der Zusammenhang jeweils nicht so eindeutig, dass sich eine tatsächliche Kausalität zwingend aufdrängt (was ohnehin keine Frage der quantitativen Ausprägung des Zusammenhangs ist). Um diesen Fragen auf den Grund zu gehen, wären qualitative Methoden notwendig.

Zweitens wurde gefragt, warum Leute Videobeobachtung positiv einschätzen. Dazu wurden drei erklärende Variablen abgefragt: die Einschätzung der objektiven Sicherheitsentwicklung, die Einschätzung der Vandalismusentwicklung und die Einschätzung der Entwicklung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste insgesamt. Die Einschätzungen zu den ersten beiden, objektiven Entwicklungen ist weit weniger optimistisch, als es der Zuspruch zur Videobeobachtung vermuten lassen würde. Viele Befragte unterstützen diese, obwohl sie sich durch sie keine objektiven Verbesserungen erwarten. Nur die Einschätzung der Entwicklung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste insgesamt ist sehr optimistisch. Dies wird interpretiert als Erfolg des „Sicherheitsgefühl“-Diskurses, der von objektiven Entwicklungen absieht und die (häufig selbst erzeugten) Befürchtungen der Bevölkerung ins Zentrum rückt. Hier wird die Ansicht vertreten, dass die Ängste damit gerade nicht „ernst genommen“ werden, wie dies häufig behauptet wird, sondern dass sie nur instrumentalisiert werden. Dieser Vorwurf bezieht sich auf die Bremer Verkehrsbetriebe nur am Rande, da sie aus guten Gründen keine besonders hohe Gefahr in ihren Bussen und Bahnen behaupten. Er bezieht sich vielmehr auf die Nutznießer der Moralpaniken (Cohen 1972) in Politik und Medien, die das gefährlich Spiel mit der „Kriminalität“ nun schon seit über zehn Jahren in neuer Qualität betreiben und damit nicht nur Ängste, sondern auch Straflüste, Diskriminierungen und Entsolidarisierung betreiben.

Literatur

- Belina, Bernd (2002): Videoüberwachung öffentlicher Räume in Großbritannien und Deutschland. *Geographische Revue* 54(7-8): 16-22.
- Belina, Bernd (2000): *Kriminelle Räume*. Kassel.
- Belina, Bernd & Gesa Helms (2003): Zero Tolerance for the Industrial Past and Other Threats: Policing and Urban Entrepreneurialism in Britain and Germany. *Urban Studies* 40(4): 1845-1867.
- Benninghaus, Hans (1992): *Deskriptive Statistik*. Stuttgart.
- Boers, Klaus (2001): Kriminalprävention und Kriminalpolitik mit der Kriminalitätsfurcht? *Neue Kriminalpolitik* 13(2): 11-15.
- Boers, Klaus (1993): Kriminalitätsfurcht. *Monatszeitschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform* 76: 65-82.
- BSAG (2003): *Die BSAG führt die Videoüberwachung in den Fahrzeugen ein* (Presseerklärung, 30.10.03). Bremen.
- Cohen, Stanley (1972): *Folk Devils & Moral Panics*. London.
- Ditton, Jason (2000): Crime and the City. *British Journal of Criminology*. 40: 692-709.
- Farrall, Stephan & David Gadd (2004): The Frequency of the Fear of Crime. *British Journal of Criminology* 44(1): 127-132.
- Forschungsgruppe Kommunale Kriminalprävention in Baden-Württemberg (2000): *Standardinventar zur Durchführung kommunaler Opferstudien*. Stuttgart.
- Friedrichs, Jürgen (1980): *Methoden empirischer Sozialforschung*. Opladen.
- Greve, Werner (2004): Kriminalitätsfurcht bei älteren und jüngeren Menschen. In: Walter, Michael; Harald Kania & Hans-Jörg Albrecht (Hg.): *Alltagsvorstellungen von Kriminalität*. Münster: 249-270.
- Harcourt, Bernard E. (1998): Reflecting on the Subject: a Critique of the Social Influence Conception of Deterrence, the Broken Windows Theory, and Order-Maintaining Policing New York Style. *Michigan Law Review* 97: 291-389.
- Hefendehl, Roland (2000): Wie steht es mit der Kriminalitätsfurcht und was hat der Staat damit zu tun? *Kritische Justiz* 33(2): 174-187.
- Heinz, Wolfgang & Gerhard Spiess (2001): Kriminalitätsfurcht – Befunde aus neueren Repräsentativbefragungen. In: Jehle, Hans-Jörg (Hg.): *Raum und Kriminalität*. Godesberg: 147-191.
- Hippmann, Hans-Dieter (1994): *Statistik für Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler*. Stuttgart.
- Hölscher, Michael (2003): Sicherheitsgefühl und Überwachung. *Kriminologisches Journal* 35(1): 42-55.
- Klocke, Gabriele & Studiengruppe (2001): Das Hintertürchen des Nichtwissens. *Bürgerrechte & Polizei/CILIP* H. 2: 88-93.
- Kury, Helmut; Andrea Lichtblau & André Neumaier (2004): Was messen wir, wenn wir Kriminalitätsfurcht messen? *Kriminalistik* 58(7): 457-459.
- Meinefeld, Werner (1977): *Einstellung und soziales Handeln*. Reinbek.
- Menzel, Birgit & Helge Peters (1998): „Self-reports“ taugen wenig für objektive Vergleiche. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 50: 560-565.
- Oberfell-Fuchs, Joachim & Helmut Kury (2003): Opfererfahrung, Kriminalitätsfurcht und Vorstellungen zur Prävention von Kriminalität – Stand der Forschung. In: Dölling, Dieter et al. (Hg.): *Kommunale Kriminalprävention*. Holzkirchen: 32-55.

- Reuband, Karl-Heinz (2001): Was die Bürger von der Videoüberwachung halten. *Neue Kriminalpolitik*. 13(2): 5-9.
- Reuband, Karl-Heinz (2000): Der „Standardindikator“ zur Messung der Kriminalitätsfurcht – in „skandalöser Weise“ und in der Praxis dennoch brauchbar? *Monatszeitschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform* 83(3): 185-195.
- Schnell, Rainer & Frauke Kreuter (2000): Untersuchungen zur Ursache unterschiedlicher Ergebnisse sehr ähnlicher Viktimisierungssurveys. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 52: 96-117.
- Steinacker, Christina (2003): „Big Brother“ künftig in Bremer Bussen und Bahnen. *Weser Kurier*, 22.10.03: 14.
- Wetzels, Peter & Christian Pfeiffer (1996): Regionale Unterschiede der Kriminalitätsbelastung in Westdeutschland. *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform* 79(6): 386-405.
- Wilson, James Q. & Georg L. Kelling (1982): Broken Windows. *Atlantic Monthly* H. 3: 29-38.
- Wirtz, Sebastian (2004): Videoüberwachung im ÖPNV. *Verkehr & Technik* 57(9): 375-381.
- Wirtz, Sebastian (2003): Kostensenkung durch Videoüberwachung in Bus & Bahn. *Verkehr & Technik* 56(1): 17-20.

 Universität Bremen		1 Interviewer/in ____ / ____
2 Datum ____ . ____ . 04	3 Uhrzeit ____ : ____	
4 Linie _____	5 Bereich _____	
6 Fahrzeugtyp _____	7 Segment _____	
8 Kameras <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	9 Fz.nr. _____	
Guten Tag, ich komme von der Universität Bremen, Institut für Geographie. Wir führen mit Genehmigung der BSAG eine Befragung zu ihren Erfahrungen mit den Bussen und Straßenbahnen in Bremen durch. Darf ich Ihnen dazu einige Fragen stellen?		
10 Wie oft haben Sie in den zurück liegenden sechs Monaten Straßenbahnen und Busse der BSAG genutzt? <input type="checkbox"/> viermal pro Woche und häufiger <input type="checkbox"/> mindestens 6mal pro Monat <input type="checkbox"/> mindestens einmal		
11 Was stört sie als Nutzer/in der BSAG am meisten, d.h. was sollte i.E. verbessert werden? (max. 3) 1. _____ 2. _____ 3. _____		
12 Wie schätzen Sie die Sauberkeit in dieser Bahn / diesem Bus jetzt gerade ein? <input type="checkbox"/> sehr sauber <input type="checkbox"/> eher sauber <input type="checkbox"/> eher unsauber <input type="checkbox"/> sehr unsauber		
13 Ich möchte Sie im Folgenden zur Einschätzung Ihrer persönlichen Sicherheit in den Bussen und Bahnen der BSAG befragen. Wie sicher fühlen Sie sich jetzt gerade in dieser Straßenbahn? <input type="checkbox"/> sehr sicher <input type="checkbox"/> eher sicher <input type="checkbox"/> eher unsicher <input type="checkbox"/> sehr unsicher		
14 Wie sicher fühlen Sie sich in ihrer Wohngegend, wenn Sie nach Einbruch der Dunkelheit allein auf die Straße gehen oder gehen würden? <input type="checkbox"/> sehr sicher <input type="checkbox"/> eher sicher <input type="checkbox"/> eher unsicher <input type="checkbox"/> sehr unsicher		
15 Haben Sie in den letzten sechs Monaten in einem Bus oder einer Straßenbahn in Bremen körperliche Übergriffe beobachtet? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
16 Haben Sie sich in den letzten zwei Wochen durch andere Fahrgäste gestört gefühlt? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein (bei nein: weiter mit Frage 19)		

17 Wenn ja, wie häufig war das der Fall? <input type="checkbox"/> täglich oder öfter bzw. jedes mal <input type="checkbox"/> häufiger als einmal <input type="checkbox"/> genau einmal
18 Durch wen haben Sie sich dabei gestört gefühlt? _____
19 Sollten i.E. Maßnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit in den Bussen und Bahnen der BSAG zu verbessern? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
20 Welche Maßnahmen würden Sie sich wünschen, um die Sicherheit in Bussen und Bahnen der BSAG zu verbessern, auch wenn sich das im Preis niederschlagen würde? (max. 3) 1. _____ 2. _____ 3. _____
21 Seit diesem Jahr sind in vielen Fahrzeugen der BSAG Videoüberwachungskameras installiert. Sind Sie für oder gegen diese Maßnahme? <input type="checkbox"/> ausnahmslos dafür <input type="checkbox"/> eher dafür <input type="checkbox"/> eher dagegen <input type="checkbox"/> ausnahmslos dagegen
22 Denken Sie, dass die Busse und Bahnen durch die Videoüberwachung sicherer werden? <input type="checkbox"/> ja, werden völlig sicher <input type="checkbox"/> ja, werden deutlich sicherer <input type="checkbox"/> ja, werden etwas sicherer <input type="checkbox"/> nein, werden nicht sicherer
23 Denken Sie, dass der Vandalismus in den Fahrzeugen durch die Videoüberwachung abnehmen wird? <input type="checkbox"/> ja, wird aufhören <input type="checkbox"/> ja, wird deutlich abnehmen <input type="checkbox"/> ja, wird etwas abnehmen <input type="checkbox"/> nein, wird nicht abnehmen
24 Denken Sie, dass sich viele Fahrgäste durch die Videoüberwachung sicherer fühlen werden? <input type="checkbox"/> ja, (fast) alle <input type="checkbox"/> ja, eine Mehrheit <input type="checkbox"/> ja, einige <input type="checkbox"/> nein, niemand
25 Wo wohnen Sie? Bremen, PLZ 28 ____ sonstiges, PLZ ____ (Ausland <input type="checkbox"/>)
26 Geschlecht <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w
27 Alter <input type="checkbox"/> 14-17 <input type="checkbox"/> 18-21 <input type="checkbox"/> 22-29 <input type="checkbox"/> 30-39 <input type="checkbox"/> 40-49 <input type="checkbox"/> 50-59 <input type="checkbox"/> 60 und älter