Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
http://www.ub.tuwien.ac.at

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.
http://www.ub.tuwien.ac.at/eng

Diplomarbeit

Subjektives Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in den S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Ao. Univ. Prof. DI Dr. techn. Thomas Macoun
E 230-1
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (IVV)
Institut für Verkehrswissenschaften

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Anna König
Neubaugasse 18/2/1
1070 Wien

Wien, am 01.02.2015

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre eidesstattlich, dass ich die Arbeit selbständig angefertigt, keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt und alle aus ungedruckten Quellen, gedruckter Literatur oder aus dem Internet im Wortlaut oder im wesentlichen Inhalt übernommenen Formulierungen und Konzepte gemäß den Richtlinien wissenschaftlicher Arbeiten zitiert bzw. mit genauer Quellenangabe kenntlich gemacht habe.

Wien, am 01.02.2015 _____

Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit untersucht das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen beim Zugang zu und beim Aufenthalt in den drei S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern.

Der theoretische Teil der Arbeit beschäftigt sich mit der Definition von relevanten Begriffen wie beispielsweise Sicherheit, diskutiert wissenschaftliche Theorien zur Erklärung der Entstehung von Kriminalitätsfurcht und gibt einen Überblick über Faktoren, die das Sicherheitsempfinden beim Zugang und beim Aufenthalt in Stationen von öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflussen.

Mit Hilfe einer Fahrgastbefragung wird das Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in den Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern untersucht. Zur Beantwortung der Forschungsfragen werden die Gründe für etwaige Unsicherheitsgefühle, von den Fahrgästen ergriffene Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens und Verbesserungsvorschläge für die jeweiligen Stationen erforscht.

Die mit Hilfe der Befragungsergebnisse entwickelten Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zu und beim Aufenthalt in den ausgewählten S-Bahn Stationen werden im letzten Kapitel dargestellt. Diese Maßnahmen können thematisch in baulich-gestalterischen Maßnahmen, personelle Präsenz, Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen, Angebots- und Fahrplangestaltung, städtebauliche, raumplanerische und kommunalpolitische Maßnahmen sowie Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit gegliedert werden.

Die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit sollen den Verantwortlichen der Österreichischen Bundesbahnen als Information über den Status Quo des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste in den Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern zur Verfügung stehen und als Leitfaden für zukünftig umzusetzende Maßnahmen dienen.

Abstract

The present thesis examines the subjective sense of security of passengers when entering and staying in the three interurban train stations Breitensee, Bisamberg and Praterstern.

The theoretical part of the thesis is dealing with the definition of relevant terms such as security and discusses scientific theories regarding the explanation of the formation of fear of crime. Moreover, this part provides an overview of factors influencing the sense of security when entering and staying in stations of public transports.

The sense of security when entering and staying in the three interurban train stations Breitensee, Bisamberg and Praterstern is examined with the help of a passenger survey. In order to answer the research questions, the thesis investigates reasons for possible feelings of insecurity, measures to increase the subjective sense of security taken by the passengers, and suggestions for improvement for the respective stations.

The last chapter presents measures to increase the sense of security when entering and staying in the selected interurban train stations, which were developed with the results of the survey. These measures can thematically be divided into constructional-artistic measures, physical presence of security staff, communications and monitoring facilities, development of services and timetables, measures for urban planning, spatial planning and local policies, as well as awareness raising and public relations.

The results of the present thesis shall be available for those in charge of the Austrian Federal Railways (ÖBB) as information regarding the status quo of the passengers' sense of security in the stations Breitensee, Bisamberg and Praterstern. Finally, the results are meant to serve as a guideline for future measures to be implemented.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei meiner Familie, meinen Freunden und meinen StudienkollegInnen bedanken, die mich während meines Studiums begleitet und motiviert haben! Diese Arbeit wäre ohne die Unterstützung einiger wichtiger Menschen in meinem Leben nicht zustande gekommen.

Bedanken möchte ich mich bei Dagmar Atschreiter, Michael Binder, Daniela Eberl, Viktor Fellner, Denise Moormann, Zsejke Rencsik, Gerhard Schiffauer und Robert Straubinger von den Österreichischen Bundesbahnen, durch deren Einsatz meine Arbeit durch wichtige Daten und Stationspläne bereichert wurde und mit deren Genehmigung es mir ermöglicht wurde, Fahrgastbefragungen durchzuführen.

Besonderer Dank gilt meinen Eltern, die mich immer unterstützen, sowie meinem Bruder Florian, der stets ein offenes Ohr für meine Anliegen hat und mir besonders in den letzten Monaten mit Rat und Tat zur Seite gestanden ist.

Zudem möchte ich meinem Betreuer Ao. Univ. Prof. DI Dr. techn. Thomas Macoun, durch dessen Anregungen zahlreiche Ideen gereift sind, für die professionelle und zugleich freundschaftliche Betreuung während meiner Diplomzeit danken.

Danke!

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 9

1.1 Problemstellung 9

1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen 10

1.3 Methodik und Aufbau 11

1.3.1 Literaturrecherche 11

1.3.2 Analyse der S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern 11

1.3.3 Befragung von Fahrgästen 12

2 Begriffsbestimmungen 13

2.1 Sicherheit 13

2.1.1 Objektive Sicherheit 15

2.1.2 Subjektive Sicherheit 16

2.2 Kriminalitätsparadoxon 17

2.3 Angst und Furcht 18

3 Wissenschaftlicher Hintergrund 20

3.1 Prospect Refuge (Escape) Theorie 20

3.2 Territorial Functioning Theorie 22

3.3 Defensible Space Konzept 23

3.4 Disorder Theorie 25

3.5 Broken Windows Theorie 26

3.6 Erklärungsansätze zu Kriminalitätsfurcht 29

3.6.1 Viktimisierungsperspektive 29

3.6.2 Soziale-Kontroll-Perspektive 31

3.6.3 Soziale-Problem-Perspektive 32

3.7 Zusammenfassung 33

4 Subjektives Sicherheitsempfinden 34

4.1 Persönliche Einflussfaktoren 35

4.2 Äußere Einflussfaktoren 39

4.3 Betriebliche und technische Einflussfaktoren 43

4.4 Image und Medienberichte 45

4.5 Zusammenfassung 46

5 Das S-Bahn Netz im Großraum Wien: Auswahl und Charakteristik der untersuchten Stationen 48

5.1 S-Bahn Netz im Großraum Wien 48

5.2 Auswahl der untersuchten S-Bahn Stationen 50
5.2.1 Breitensee 52
5.2.2 Bisamberg 64
5.2.3 Praterstern....74
6 Subjektives Sicherheitsempfinden an den S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern 92
6.1 Aufbau Fragebogen 92
6.3 Befragung 95
6.4 Auswertung 96
6.5 Ergebnisse 96
6.5.1 S-Bahn Station Breitensee 97
6.5.1.1 Soziodemographische Daten 97
6.5.1.2 Nutzung der S-Bahn 99
6.5.1.3 Sicherheitsempfinden beim Zugang 101
6.5.1.4 Vermiedene Wege, Straßen oder Abschnitte beim Zugang 108
6.5.1.5 Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt 111
6.5.1.6 Persönliche Erfahrungen 119
6.5.1.7 Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens 122
6.5.2 S-Bahn Station Bisamberg 125
6.5.2.1 Soziodemographische Daten 125
6.5.2.2 Nutzung der S-Bahn 127
6.5.2.3 Sicherheitsempfinden beim Zugang 129
6.5.2.4 Vermiedene Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang 135
6.5.2.5 Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt 138
6.5.2.6 Persönliche Erfahrungen 145
6.5.2.7 Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens 145
6.5.3 S-Bahn Station Praterstern 148
6.5.3.1 Soziodemographische Daten 148
6.5.3.2 Nutzung der S-Bahn 150
6.5.3.3 Sicherheitsempfinden beim Zugang 152
6.5.3.4 Vermiedene Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang 160
6.5.3.5 Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt 163
6.5.3.6 Persönliche Erfahrungen 170
6.5.3.7 Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens 174
6.6 Zusammenfassung 177

7 Maßnahmen _____ **190**

8 Schlussfolgerungen _____ **203**

Abbildungsverzeichnis _____ **207**

Tabellenverzeichnis _____ **216**

Literaturverzeichnis _____ **218**

Anhang _____ **227**

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Die für die Stadt Wien prognostizierte Bevölkerungsentwicklung erwartet eine Zunahme der EinwohnerInnenzahl von 1.765.649 (Stand 1.1.2014) (vgl. STATISTIK AUSTRIA, 2014a) auf rund 2.043.000 Personen mit Hauptwohnsitz in der Bundeshauptstadt im Jahr 2034 (vgl. STADT WIEN, 2014d). Auch für die NUTS3[1]-Regionen Wien Umland-Süd und Wien Umland-Nord, zu denen die politischen Bezirke Korneuburg, Tulln, Wien-Umgebung, Bruck an der Leitha, Mödling sowie einzelne Gemeinden der Bezirke Gänserndorf, Mistelbach und Baden gehören, wird ein Anstieg der EinwohnerInnenzahl von 433.201 (Stand 1.1.2013) (vgl. STATISTIK AUSTRIA, 2014b, S.502) auf 735.000 BewohnerInnen im Jahr 2035 (vgl. STADT WIEN, 2005) vorausgesagt. Aufgrund des beträchtlichen Bevölkerungswachstums in der Stadt Wien und dem Umland bedarf es großer Bemühungen, der damit einhergehenden Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegenzutreten. Eine Möglichkeit, die Reduktion des motorisierten individuellen Personenverkehrs zu bewerkstelligen, ist, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten. Neben für die Benutzung eines Verkehrsmittels maßgeblichen Kriterien wie Zeit, Kosten oder Komfort stellt auch die Sicherheit einen wichtigen Faktor für die Verkehrsmittelwahl dar. Unter Sicherheit versteht man nicht nur die betrieblich-technische Sicherheit, also den störungs- und gefahrfreien Betrieb, sondern auch die persönliche Sicherheit vor Angriffen, Diebstählen und Belästigungen bei der Benützung eines Verkehrsmittels (vgl. AXTHELM, 2005, S.4). Die persönliche Sicherheit lässt sich in eine objektiv messbare Größe und eine subjektiv, individuell empfundene Komponente unterscheiden. Die im Rahmen von Studien (vgl. DESAI ET AL., 2009, S.98 und RÖLLE, 2004b, S.6) durchgeführten Befragungen von Fahrgästen zu ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden auf verschiedenen Teilstrecken ihres Weges haben gezeigt, dass es weniger die Fahrt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, als vielmehr der Zugang zur und der Aufenthalt in Stationen

[1] NUTS (franz. nomenclature des unités territoriales statistiques): hierarchisch gegliederte Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik; NUTS3= Unterteilung der Grundverwaltungseinheiten (vgl. STATISTIK AUSTRIA, 2014b, S.501).

und Bahnhöfen ist, bei dem sich die Befragten in ihrer subjektiven Sicherheit beeinträchtigt fühlen.

1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen

Durch die Literaturrecherche gewonnene Erkenntnisse über die subjektive Einschätzung der persönlichen Sicherheit auf verschiedenen Etappen einer Wegstrecke werden in der vorliegenden Arbeit aufgegriffen und als Untersuchungsobjekt werden drei Stationen der S-Bahn ausgewählt. Die Wahl ist deshalb auf die Untersuchung von S-Bahn Stationen gefallen, weil die S-Bahn als öffentliches Verkehrsmittel sowohl innerstädtisch als auch über die Stadtgrenzen hinaus eine wichtige Rolle als Alternative zum motorisierten Individualverkehr spielt und es das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsplanung sein muss, dass die Bedeutung der S-Bahn in Zukunft weiter zunimmt.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beim Zugang zu und beim Aufenthalt in drei ausgwählten Stationen der S-Bahn zu erforschen, Ursachen für Unsicherheitsgefühle sowie Wege zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen zu eruieren und Maßnahmen zur Erhöhung ihres Sicherheitsempfindens zu entwickeln.

Für die vorliegende Arbeit ergeben sich folgende Forschungsfragen:

1. Wie sicher fühlen sich die Fahrgäste beim Zugang und beim Aufenthalt in den S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern?
2. Wodurch wird das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beim Zugang und beim Aufenthalt in den ausgewählten S-Bahn Station beeinflusst?
3. Wie gehen Fahrgäste mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang und beim Aufenthalt in der ausgewählten S-Bahn Station um? Werden persönliche Schutzmaßnahmen, wie sich von jemandem von der Station abholen lassen, ergriffen, führen Unsicherheitsgefühle zu einer Wegeänderung beim Zugang zur Station, zum Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel oder wird überhaupt auf die Fahrt verzichtet?
4. Welche Verbesserungsvorschläge gibt es von Seiten der befragten Fahrgäste und welche Maßnahmen können allgemein zur Erhöhung des

subjektiven Sicherheitsempfindens beim Zugang zu und beim Aufenhtalt in S-Bahn Stationen beitragen?

1.3 Methodik und Aufbau

Aufbauend auf der für Begriffserklärungen und Erläuterung von wissenschaftlichen Theorien notwendigen Literaturrecherche erfolgt die Auswahl und Analyse von drei S-Bahn Stationen. Im empirischen Teil wird eine quantitative Befragung von Fahrgästen an den drei S-Bahn Stationen zu ihrem subjektiven Sicherheitsgefühl beim Zugang und beim Aufenthalt in der jeweiligen Station durchgeführt. Die Ergebnisse der Befragung dienen als Grundlage für die im letzten Teil dieser Arbeit behandelten Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang und beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen.

1.3.1 Literaturrecherche

Zu Beginn dieser Arbeit werden Begriffe, der wissenschaftlichen Hintergrund zur Entstehung von Unsicherheitsgefühlen und Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden mit Hilfe der vorhandenen Literatur definiert und diskutiert. Die Literaturrecherche besteht aus dem Studium von Lexika für die Definition von Begriffen und der Beschäftigung mit Fachliteratur, Zeitschriftenartikeln, Diplomarbeiten und Dissertationen für die Diskussion der wissenschaftlichen Theorien. Als Ergänzung dienen Quellen aus dem Internet, die sich hauptsächlich auf (Zeitschriften-) Artikel, Werkstatt- und Projektberichte und Präsentationen beziehen.

1.3.2 Analyse der S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern

Der Schwerpunkt des zweiten Teils der Arbeit liegt in der Auswahl und Beschreibung der drei S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern. Um einen Einblick in die Gegebenheiten und Besonderheiten der jeweiligen Stationen zu geben, bedarf es einer Einordnung in den städtischen Kontext, Informationen über (Fahrgast-) Frequenzen, der Darstellung von Stationsplänen und gesammelten Fotomaterial sowie der Visualisierung der objektiven Sicherheit mittels Statistikdaten und einem Überblick über die Berichterstattung der Medien über die Station.

Bezugsquellen für diese Informationen sind eine Vor-Ort-Begehung, Stationspläne aus dem Archiv der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), Fahrpläne, Medien sowie von der ÖBB freundlicherweise zur Verfügung gestellte Daten über die Fahrgastfrequenz und Statistiken zu angezeigten Delikten in der jeweiligen Station.

1.3.3 Befragung von Fahrgästen

Zur Beantwortung der Forschungsfragen folgt im empirischen Teil die Befragung von Fahrgästen zu ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden beim Zugang beziehungsweise beim Aufenthalt in den ausgewählten S-Bahn Stationen. Die Befragung der Fahrgäste erfolgt auf den Bahnsteigen der untersuchten S-Bahn Stationen mittels quantitativer Fragebögen.

Eine genauere Beschreibung zur Methodik der Befragung befindet sich in Kapitel 6.1.

2 Begriffsbestimmungen

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der Definition und Diskussion von Begriffen, die in der Arbeit häufig verwendet werden und deren Bedeutung für die Verständlichkeit eine wichtige Rolle spielen.

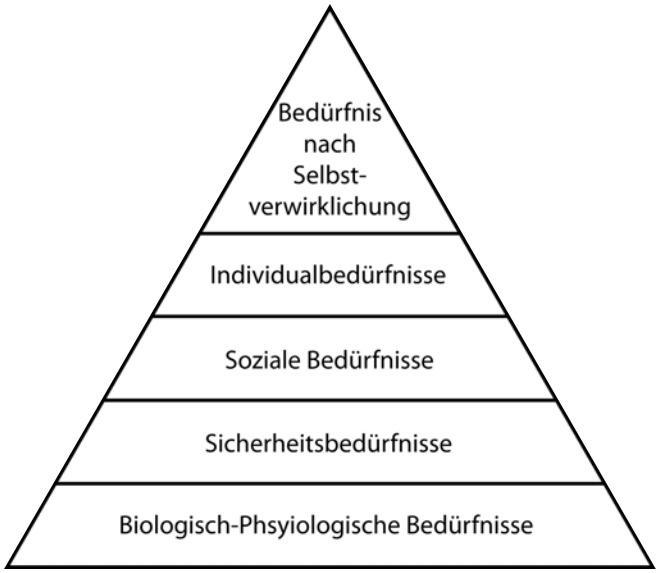
2.1 Sicherheit

Der Begriff Sicherheit wird vom lateinischen Wort „securitas“ abgeleitet und geht auf das Vokabel „securus“ oder „sorglos“ zurück, sein Ursprung liegt aber in der lateinischen Wortzusammensetzung „sed“ (lat. ohne) und cura (lat. Sorge) (vgl. ANTER ET AL., 2009, S.16). Nach Meyers Großem Universallexikon kann Sicherheit als ein *„Zustand des Unbedrohtseins, der sich objektiv im Vorhandensein von Schutz[einrichtungen] bzw. im Fehlen von Gefahr[enquellen] darstellt und subjektiv als Gewißheit von Individuen [...] über die Zuverlässigkeit von Sicherungs- und Schutzeinrichtungen empfunden wird“* (LEXIKONREDAKTION DES BIBLIOGRAPHISCHEN INSTITUTS, 1985, S.23) beschrieben werden. Nach FORSBLOM (2006, S.1), der sich mit Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr beschäftigt, ist Sicherheit *„a fundamental right of all citizens as much as the right of freedom of religion or speech“*, also ein grundlegendes Recht aller BürgerInnen, wie es auch das Recht auf Freiheit, Religion oder freie Meinungsäußerung ist.

Der Wunsch und das Verlangen nach Sicherheit wird heute von Verhaltensbiologen und Sozialpsychologen als anthropologische Konstante gesehen, als eine Art menschliches Grundbedürfnis (vgl. ANTER ET AL., 2009, S.18), das für unser persönliches Wohlbefinden von großer Bedeutung ist und das in den letzten Jahrzehnten auch von der Politik und von den Medien immer öfter aufgegriffen wird. Bereits in den 1960er Jahren hat sich der Psychologe Abraham Maslow mit der hierarchischen Anordnung menschlicher Bedürfnisse beschäftigt und ein Modell erarbeitet, woraus später die Maslow’sche Bedürfnispyramide entwickelt wurde (siehe Abbildung 1). In der ersten Stufe dieser Pyramide stehen biologisch-physiologische Grund- und Existenzbedürfnisse wie zum Beispiel Nahrung, Wärme oder Schlaf. Sie sind laut Maslow die grundlegendsten und mächtigsten aller Bedürfnisse, deren Befriedigung jener aller anderen Bedürfnissen vorausgeht.

In der zweiten Stufe der Hierarchie folgen Sicherheitsbedürfnisse, worunter man materielle und berufliche Sicherheit, Schutz, Stabilität, Geborgenheit, sowie Freiheit von Angst versteht. Auf der dritten Ebene stehen soziale Bedürfnisse, das heißt das menschliche Verlangen nach Zuneigung und Liebe, sozialer Anerkennung und Zugehörigkeit. Danach folgen auf vierter Ebene Individualbedürfnisse, das heißt das Bedürfnis nach Anerkennung und Wertschätzung sowie das Bedürfnis nach Selbstverwirklichung auf der letzten, fünften Ebene (vgl. GAWLICK, 2013). Nach dem Modell von Maslow ist das Bedürfnis des Menschen nach Sicherheit so grundlegend, so dass es, solange es nicht erfüllt ist, keinen Raum für die Aktivierung „höherer" Bedürfnisse gibt (vgl. FLADE/RÖLLE, 2004, S.9). Bezogen auf die Thematik dieser Arbeit bedeutet das, dass soziale Bedürfnisse, Individualbedürfnisse und das Bedürfnis nach Selbstverwirklichung hintan gestellt werden, wenn die Sicherheit bei der Benützung des Verkehrsmittel, wozu auch der Zugang zu und der Aufenthalt in der Station zählen, das zur Befriedigung des Bedürfnisses benötigt wird, nicht gewährleistet werden kann.

Abbildung 1: Bedürfnispyramide nach Maslow



Quelle: MASLOW, 1981 zitiert nach FLADE/RÖLLE, 2004, S.9; eigene Bearbeitung

Im Schienenverkehr kann grundsätzlich zwischen zwei Arten des Begriffes Sicherheit unterschieden werden:

1. betrieblich-technische Sicherheit

2. persönliche Sicherheit

Die betrieblich-technische Sicherheit bezieht sich auf das gesamte Verkehrssystem und man versteht darunter den störungs- und gefahrfreien Betrieb. Als persönliche Sicherheit wird die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals vor Angriffen auf ihr Leben, Gesundheit und Eigentum, sowie vor Belästigungen bezeichnet (vgl. AXTHELM, 2005, S.4). Der Fokus dieser Arbeit liegt auf der persönlichen Sicherheit, das heißt der Sicherheit vor Angriffen, Diebstählen und Belästigungen beim Zugang zu und beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen.

In Bezug auf die persönliche Sicherheit kann zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit unterschieden werden.

2.1.1 Objektive Sicherheit

Unter objektiver Sicherheit versteht man das Geschützt-Sein vor Gefahren (vgl. FLADE/RÖLLE, 2004, S.15), sie spiegelt die tatsächlich vorhandene Sicherheit am besten wieder. Messbare Vorkommnisse, konkrete Bedrohungs- und Deliktsituationen werden erfasst beziehungsweise quantifiziert und in Kriminalstatistiken wiedergegeben (vgl. KUBE, 1982, S.33). Bei der Analyse der Kriminalstatistik muss bedacht werden, dass es eine Dunkelziffer nicht angezeigter Delikte gibt. Die Dunkelziffer ergibt sich aus Straftaten, die nicht bei der Polizei zur Anzeige gebracht und somit statistisch nicht registriert werden (vgl. JESCHKE, 1992, S.49). Eine Unterlassung der Anzeige gibt es bei gegen Personen gerichteten Delikten laut ALBRECHT (1982, S.4) vor allem bei Sexual- und bei weniger schweren Körperverletzungsdelikten. Gründe für die Untererfassung der Kriminalität sind: Delikte, die im sozialen Umfeld beziehungsweise im selben Milieu geschehen, ein scheinbar zu großer Aufwand bei der Anzeige, wenn den Opfern die Ergreifung des/der TäterIn unmöglich erscheint, Angst oder Schamgefühl oder wenn die Person keine Gewissheit darüber hat, dass sie Opfer einer Straftat geworden ist (vgl. KUBE, 1982, S.33).

Maßnahmen, durch deren Umsetzung es zu einer Erhöhung der objektiven Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr kommt, sind der Einsatz von

(Sicherheits-) Personal, Videoüberwachung und die adäquate Gestaltung von Stationen und Fahrzeugen (vgl. RÖLLE ET AL., 2004a, S.8).
Wenn das Risiko, bei einer Tat erwischt und ergriffen zu werden, hoch ist, steigt die Hemmschwelle und potentielle TäterInnen werden abgeschreckt.
Im Gegensatz zur objektiven Sicherheit, die über die in der Kriminalstatistik erfassten Delikte festgelegt wird, ist die Definition der subjektiven Sicherheit weitaus komplexer, wie das folgende Unterkapitel deutlich machen soll.

2.1.2 Subjektive Sicherheit

Subjektive Sicherheit wird von KLEINSCHMIDT ET AL. (2009, S.8) als *"[…] ein individuell empfundenes Sicherheitsgefühl, das durch Einschätzungen und Wahrnehmungen des Einzelnen begründet ist"* definiert. Das subjektive Sicherheitsempfinden im öffentlichen Personennahverkehr beschreibt AXTHELM (2005, S.4) als das persönliche Gefühl von (Un-) Sicherheit der Fahrgäste und des Personals beim Aufenthalt in den Fahrzeugen, in den Stationen und in der Umgebung der Stationen.
Ein Merkmal des subjektiven Sicherheitsgefühls ist, dass es dynamisch ist. Das bedeutet, dass es sich durch persönliche Erfahrungen, Medienberichte oder das eigene Alter verändern kann. Grundsätzlich wird das Gefühl der subjektiven Sicherheit von vielen Gegebenheiten beeinflusst, die sich insgesamt in persönliche Faktoren, äußere Faktoren, betrieblich-technische Faktoren und Faktoren, die das Image des Verkehrsmittels betreffen und durch eigene Erfahrungen und Medienberichte entstehen, zusammenfassen lassen (vgl. SILVESTRU, 2012, S.41ff). Eine ausführliche Behandlung dieser Gegebenheiten, die das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflussen, folgt in Kapitel 4.
Dadurch, dass das Sicherheitsempfinden von Person zu Person unterschiedlich ist und die Bandbreite der Empfindungen von „vollkommenen oder einigermaßen gewährleisteten Sicherheitsgefühl" über „Irritationen" oder „Verunsicherungen" bis hin zu „(extremer) Angst" reichen (vgl. RÖLLE, 2004a, S.4), ist die Erhebung des Sicherheitsempfindens mit großem Aufwand verbunden, da sie nicht - wie die objektive Sicherheit - einfach registriert und

gezählt werden kann, sondern weil sie durch Befragung ermittelt werden muss (vgl. FLADE/RÖLLE, 2004, S.16).
Dass das subjektive Sicherheitsempfinden nicht der objektiven Sicherheit entsprechen muss, wird im nächsten Unterkapitel erläutert.

2.2 Kriminalitätsparadoxon

Unter Kriminalitätsparadoxon versteht man das Missverhältnis zwischen der objektiven Sicherheitslage im öffentlichen Raum, die anhand von objektiven Daten und Statistiken gemessen wird, und dem subjektiven Sicherheitsempfinden (vgl. DOST, 2003, S. 25f). Das bedeutet, dass das subjektive Sicherheitsempfinden von Personen negativ beeinträchtigt sein kann, obwohl dies der objektiven Sicherheitslage zufolge nicht nachvollziehbar ist. Wie RÖLLE ET AL. (2004b, S.6) in Anlehnung an BOERS (1991), LAVRAKAS (1982) und OBERWITTLER (2003) schreibt, steht die Wahrscheinlichkeit, Opfer eines Gewaltdeliktes zu werden, häufig in keinem Verhältnis zum subjektiv empfundenen (Un-)Sicherheitsgefühl der BürgerInnen.
Besonders hervorzuheben sind zwei Tatsachen:

1. Gemessen an der Anzahl der Taten bei Dunkelheit ist die oft angegebene „Angst im Dunkeln“ wenig nachvollziehbar (vgl. RÖLLE ET AL., 2004b, S.6).
2. Ein zweites Paradoxon ergibt sich laut RÜGEMER (1999, S.5) dadurch, dass jene Bevölkerungsgruppen, die am wenigsten von Kriminalität betroffen sind, die größten Unsicherheitsgefühle entwickeln. Nach DOST (2003, S.26) sind es Frauen, ältere Menschen und sozial schwache Personen, die sich tendenziell unsicherer fühlen als andere Bevölkerungsgruppen. Gründe für die höhere Kriminalitätsfurcht können die größere Wehrlosigkeit sein, ein Gefühl der Vulnerabilität, das heißt das Gefühl, leicht verletzbar zu sein und dass eine gewaltsame Opferwerdung oft als folgenreicher eingeschätzt wird als von weniger besorgten Bevölkerungsgruppen (vgl. KURY/OBERGFELL-FUCHS, 2003, S.15). Hinzu kommt die Furcht vor Sexualdelikten, bei denen meistens Frauen die Opfer sind (vgl. FRAUENSEMINAR AN DER UNI DORTMUND, 1981, S.35).

Differenzen zwischen dem subjektiven Sicherheitsempfinden und der objektiven Sicherheit gibt es auch im öffentlichen Personennahverkehr: Die Fahrgäste von öffentlichen Verkehrsmitteln empfinden die Sicherheit häufig als weniger gut, als sie laut Statistik eigentlich ist (vgl. FLEGE, 2013, S.7). Ob sich Frauen und ältere Personen beim Zugang zu und beim Aufenthalt in den untersuchten S-Bahn Stationen unsicherer als andere Bevölkerungsgruppen fühlen, soll unter anderem in dieser Arbeit untersucht werden.

2.3 Angst und Furcht

Eine klare Abgrenzung der Begriffe Angst und Furcht ist schwierig, im alltäglichen Sprachgebrauch werden die beiden Begriffe oft synonym verwendet (vgl. FREVEL, 1998, S.15) und es gibt immer wieder Überschneidungen, wie dieses Unterkapitel zeigen soll. Laut JAMES ET AL. (2009, S.223) und FREVEL (1998, S.15) erfolgt in der klinischen Psychologie die begriffliche Trennung der Angst gegenüber der Furcht über die Konkretheit der potentiellen Gefahrenquelle: Die Empfindung von Furcht ist auf eine konkrete und eventuell beherrschbare Gefahrenquelle gerichtet, die vom Menschen als Bedrohung wahrgenommen wird. Bei Kriminalitätsfurcht wird grundsätzlich zwischen einer sozialen und einer personalen Furcht unterschieden. Die soziale Kriminalitätsfurcht ist die Einschätzung der Bedrohung der Gesellschaft im Allgemeinen. Die personale Kriminalitätsfurcht hingegen bezieht sich auf die Einschätzung der eigenen Gefährdung (vgl. LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN, 2006, S.3) und lässt sich somit als *„[...] Furcht davor, Opfer eines Verbrechens zu werden, das sich gegen das eigene Leben oder das persönliche Eigentum richtet [...]“* (LEDERER/LEITNER, 2012, S. 323) definieren.

Im Gegensatz dazu ist die Ursache für Angst für die Betroffenen schwer zu identifizieren, sie umfasst sowohl die Sorge um die physische und psychische Integrität als auch ein Gefühl der Hilflosigkeit. Angst scheint als *„[...] unangenehmer, innerer Zustand erlebt zu werden, bei dem man etwas Schreckliches erwartet, das aus den aktuellen Umständen heraus nicht genau vorhergesagt werden kann.“* (JAMES ET AL., 2009, S.223)

Im Gegensatz zur Furcht ist die Angst nicht nur eher in die Zukunft gerichtet und beinhaltet die Sorge über zukünftige Bedrohungen und Gefahren,

sondern sie ist auch diffuser, das heißt es ist schwierig, zukünftige Bedrohungen vorhersagen zu können (vgl. JAMES ET AL., 2009, S.224). Das Empfinden von Angst in öffentlichen Räumen ist nicht immer auf eine reale Bedrohung zurückzuführen (siehe Kapitel 2.2), manchmal reicht allein die Wahrnehmung von „unzivilisierten“ Verhaltensweisen, die nicht mit den gesellschaftlichen Normen und Regeln übereinstimmen, um Angst hervorzurufen (vgl. GLASAUER, 2002, S.11).

Ein grundlegender Unterschied zwischen Angst und Furcht besteht auch im Umgang mit diesen beiden Gefühlen. Bei Furcht ist ein entscheidendes Merkmal ein „Kampf oder Flucht“-Verhalten der Betroffenen, das sich auf das Entkommen aus der unmittelbaren Gefahrensituation richtet und in weiterer Folge oft zu einem Schutzverhalten, zum Beispiel durch das Mitführen von Pfefferspray, einer Waffe oder eines Hundes, führt (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.19f). Kriminalitätsangst hingegen beschreibt die Angst vor Verbrechen im allgemeinen, also nicht auf bestimmte Delikte und konkrete Umstände bezogen. Die Reaktion auf Kriminalitätsangst ist, anders als bei Kriminalitätsfurcht, weder die Aktivierung der persönlichen Wehrhaftigkeit noch die Vermeidung von potentiell gefährlichen Situationen wie zum Beispiel die Vermeidung eines bestimmten Straßenzuges, sondern ein das Hilflosigkeit ausdrückendes, passives Verhalten wie beispielsweise das Nichtverlassen der häuslichen Umgebung (vgl. FREVEL, 1998, S.15).

Nicht nur weil eine klare Abgrenzung zwischen den Begriffen Angst und Furcht schwierig ist, sondern vielmehr auf Grund der Tatsache, dass für die vorliegende Arbeit sowohl das Abwehrverhalten in Folge von Furcht vor Kriminalität als auch das Vermeidungsverhalten auf Grund von Ängsten im öffentlichen Personenverkehr von Interesse ist (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.20), beschäftigt sich diese Arbeit mit beiden Empfindungen und es wird in weiterer Folge sowohl der Begriff Angst als auch der Begriff Furcht verwendet.

3 Wissenschaftlicher Hintergrund

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit dem wissenschaftlichen Hintergrund zur Entstehung von Furcht respektive Angst im öffentlichen Raum. An Hand von ausgewählten Theorien und Modellen sollen diverse Herangehensweisen zur Erklärung von Unsicherheitsgefühlen und ihrer Entstehung behandelt werden.

Bereits in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts haben sich Vertreter der Chicagoer Schule wie Ernest Burgess, Frederic Trasher und Clifford Shaws mit der Lebensumwelt und kriminellem Verhalten beschäftigt und Zusammenhänge zwischen verwahrlosten Orten und erhöhter Kriminalität feststellen können. Häufig wurden Areale rund um Gleise, Industriegelände, aber auch Haltestellen als Orte, an denen die soziale Ordnung beeinträchtigt ist, identifiziert (vgl. SILVESTRU, 2012, S.31). In zahlreichen Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass kriminelles Verhalten in starkem Zusammenhang mit der jeweiligen Umwelt steht. Aus dieser Erkenntnis hat sich die moderne Kriminalitätsgeographie und der sich mit der Interaktion zwischen Städtebau und Kriminalität beschäftigende Teil der Kriminalsoziologie entwickelt (vgl. LOHMANN/RÖLLE, 2004b, S.7f).

Während sich die ersten Beobachtungen hauptsächlich auf Personen, die die soziale Ordnung stören, bezogen, wurde die Thematik der Kriminalität im öffentlichen Raum in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts um die Perspektive des potentiellen Opfers erweitert. Daraus wurden in weiterer Folge Theorien entwickelt, die sich mit der Entstehung von Unsicherheitsgefühlen im öffentlichen Raum und dem Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden beschäftigen. Eine ausführliche Behandlung ebendieser folgt in den nächsten Kapiteln.

3.1 Prospect Refuge (Escape) Theorie

Die Prospect Refuge Theorie wurde im Jahr 1975 von Jay Appleton publiziert. Dieser Theorie zufolge fühlen sich Menschen an Orten sicher, die einerseits gut überschaubar sind („prospect“), gleichzeitig aber auch die Möglichkeit bieten, Schutz zu finden oder sich zu verbergen („refuge“). Unter Schutz werden Räume, die diese Funktion erfüllen, aber auch anwesendes Betriebs- und Sicherheitspersonal verstanden. Räume, in denen man Schutz findet und

in denen man sich verbergen kann bieten aber auch potentiellen TäterInnen Versteckmöglichkeiten, weswegen die Komponente „refuge“ in der Literatur häufig ambivalent gesehen wird. Auch Bonnie Fisher und Jack Nasar (1992) haben auf diesen Umstand hingewiesen und zur Weiterentwicklung der Theorie beigetragen, indem sie diese um ein drittes Element, die Fluchtmöglichkeit („escape“) erweitert haben (vgl. LOHMANN/RÖLLE, 2004b, S.9). Grund für die Erweiterung dieser Theorie waren Untersuchungen, in denen Fisher und Nasar festgestellt haben, dass die Einschätzung zur Sicherheit im öffentlichen Raum von drei Faktoren, nämlich der Übersichtlichkeit des Gebietes sowie der Möglichkeiten, Schutz zu finden und zu flüchten, abhängig ist (vgl. SILVESTRU, 2012, S.32). Fisher und Nasar haben gezeigt, dass das Sicherheitsempfinden dann am niedrigsten ist, wenn ein Raum wenig übersichtlich ist, es Versteckmöglichkeiten für TäterInnen, aber keine Fluchtmöglichkeit für Opfer gibt (vgl. FISHER/NASAR, 1992 zitiert nach SILVESTRU, 2012, S.32). Beispiele für bauliche Gegebenheiten, die das Sicherheitsempfinden negativ beeinträchtigen, sind enge Korridore, Sackgassen, hohe Wände oder Hecken, die keinen Überblick gewähren und Versteckmöglichkeiten für TäterInnen bieten (vgl. FISHER/LAB, 2010, S.463). Um ein Gefühl der Sicherheit zu gewährleisten, soll der öffentliche Raum daher gut beleuchtet, offen und frei von Vandalismus sein und den PassantInnen die Möglichkeit geben, Gefahren frühzeitig zu erkennen und in der Umgebung Schutz zu finden. Für Fahrgäste von öffentlichen Verkehrsmitteln soll Sicherheit in den Stationen zusätzlich durch gut angeschriebene, leicht zugängliche Fluchtwege und Schutz durch die Anwesenheit von Personal, gut beleuchtete Haltestellen und geborgenen, aber nicht versteckten Aufenthaltsmöglichkeiten vermittelt werden (vgl. SILVESTRU, 2013, S.32f).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Fokus der Prospect Refuge (Escape) Theorie hauptsächlich auf baulichen Merkmalen und deren Einfluss auf das Sicherheitsempfinden liegt. Damit hat sie den selben Ansatzpunkt wie das in den 1960er Jahren von KriminologInnen wie C. Ray Jeffery, ArchitektInnen wie Oscar Newman und StadtplanungstheoretikerInnen wie Jane Jacobs entwickelte „Crime Prevention Through Environmental Design“ (CPTED) Konzept (vgl. SILVESTRU, 2013, S.33). Bei diesem Ansatz steht –

wie der Name schon verrät - die Vermeidung von Kriminalität durch die Gestaltung der baulichen Umgebung und somit die Sicherheit bei der Neu- und Umgestaltung von öffentlichem Raum im Mittelpunkt. Es wurden Maßnahmenkataloge veröffentlicht, in denen beispielsweise die Verwendung von hellen, freundlichen und schmutzabweisenden Baustoffen, enge Wartungs- und Reinigungsintervalle, eine gute, durchgängige Beleuchtung, kurze Fluchtwege, die Vermeidung von Sichtbarrieren sowie die Stärkung der sozialen Kontrolle angeregt werden (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.31f). Während sich die Prospect Refuge (Escape) Theorie und der CPTED Ansatz mit der Wirkung der baulichen Umgebung auf das subjektive Sicherheitsempfinden beschäftigen, steht in der folgenden Theorie die soziale Kontrolle über den öffentlichen Raum und in weiterer Folge ihr Einfluss auf (Un-)Sicherheitsgefühle im Mittelpunkt.

3.2 Territorial Functioning Theorie

Die Territorial Functioning Theorie, die 1985 von Ralph Taylor veröffentlicht wurde, beschäftigt sich mit der Territorialität und infolgedessen mit der Frage, wer die Kontrolle und die Verantwortlichkeit für den öffentlichen Raum trägt (vgl. SILVESTRU, 2012, S.36). Der Begründer dieser Theorie nimmt an, dass durch räumliches Verhalten soziale Beziehungen kontrolliert werden und unterscheidet zwischen nicht-räumlichen und räumlichen Mechanismen. Nicht-räumliche Mechanismen sind Regeln, Vorschriften, Gesetze und Rituale. Räumliche Mechanismen hingegen unterscheiden sich durch ihr territoriales Verhalten und zeichnen sich entweder durch die Besetzung eines Territoriums („occupancy*"*), durch die Verteidigung eines räumlichen Bereichs *(*„defense*")* oder durch die Bindung an Orte *(„*attachment to place*")* aus (vgl. FLADE/RÖLLE, 2004, S.32)

Für den öffentlichen Verkehr kann das beispielsweise bedeuten, dass durch die Besetzung eines Territoriums, das heißt in diesem Fall Haltestellen oder Bahnhöfen beziehungsweise deren unmittelbare Umgebung durch Randgruppen diese die Kontrolle über den Raum haben und das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen und PassantInnen negativ beeinträchtigt wird (vgl. SILVESTRU, 2012, S.36).

Zum Umgang mit Bedrohung gibt es nach RÖLLE/FLADE (2004, S.33), die die Territorial Functioning Theorie auf den öffentlichen Verkehr übertragen, verschiedene Strategien: Es wird zwischen verstärkter Verteidigung und Rückzug auf ein kleineres Gebiet beziehungsweise Verzicht auf territoriale Ansprüche unterschieden. Während sich laut RÖLLE/FLADE die Verkehrsunternehmen eher auf die Verteidigung des Raums konzentrieren und beispielsweise den Einsatz von Überwachungsanlagen oder der Errichtung von Zugangsbarrieren verstärken, wählen Fahrgäste als Strategie gegen subjektive Unsicherheitsgefühle eher einen Rückzug auf ein kleineres Gebiet, sprich engeres Umfeld bis hin zum totalen Verzicht auf territoriale Ansprüche, was in diesem Zusammenhang den Verzicht auf eine Fahrt mit dem jeweiligen öffentlichen Verkehrsmittel bedeutet.
Bezugnehmend auf FLADE/RÖLLE (2004, S.34) kann also festgehalten werden, dass Unsicherheit hauptsächlich dann entsteht, wenn das „territorial functioning“, das heißt die Kontrolle über und Verantwortlichkeit für den Raum nicht geklärt ist und dies durch fehlende Sauberkeit, Verwahrlosung und die Anwesenheit von potentiell unerwünschten Randgruppen im öffentlichen Raum sichtbar ist.
Ebenso wie die Territorial Functioning Theorie beschäftigt sich auch der im nächsten Kapitel vorgestellte Ansatz mit Territorialität und der Verantwortung für Raum, vereint dies aber zusätzlich mit Gegenenheiten der baulichen Umwelt und dem Image eines Ortes als Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden.

3.3 Defensible Space Konzept

Das Defensible Space Konzept wurde 1975 von Oscar Newman als Territorialitätskonzept aus der Ethologie in den Wohn- und Städtebau übertragen. Wie im Namen „Defensible Space“ schon angedeutet, beschäftigt sich dieses Konzept mit dem Raum und seiner Eignung, sich gegen Angriffe von außen zu verteidigen. Oscar Newman hat vier Merkmale entwickelt, die seiner Meinung nach für die Verteidigung eines Raumes notwendig sind:

1. Territorialität: Der öffentliche Raum soll so gestaltet sein, dass ein funktionierendes territoriales Verhalten gefördert wird. Das bedeutet, dass sich BewohnerInnen für die Außenbereiche ihrer Wohnungen

und Häuser verantwortlich fühlen und es keine halböffentlichen Räume gibt, für die niemand die Verantwortung trägt.

2. Natürliche Überwachung: Die Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit eines Ortes soll gegeben sein und uneinsehbare Bereiche und Verstecke oder Nischen für potentielle TäterInnen sollen durch die bauliche Anordnung und eine gute Beleuchtung vermieden werden.
3. Image: Es darf durch die Art der Bebauung (z.B. Einfachbauweise) nicht zu einer Stigmatisierung des Ortes und seiner BewohnerInnen kommen, da sich ein schlechtes Image eines Ortes negativ auf die Defensible Space-Qualitäten eines Raumes auswirkt.
4. Milieu: Sozial intakte benachbarte Gebiete sind für die Abwehrfähigkeiten wichtig, weil unsichere angrenzende Gebiete die Verteidigungsqualitäten eines Raumes beeinflussen (vgl. KUBE, 1982 und HELLBRÜCK/FISCHER, 1999 zitiert nach FLADE/RÖLLE, 2004, S.38f).

Nach FLADE/RÖLLE (2004, S.38f), die das Defensible Space Konzept auf den öffentlichen Personennahverkehr übertragen, heißt das, dass eine Haltestelle beispielsweise dann Unsicherheitsgefühle bei Fahrgästen hervorruft, wenn sie wenig einsehbar und schlecht beleuchtet ist, sie den Eindruck vermittelt, dass sich niemand um sie kümmert, sie ein schlechtes Image hat und sie beispielsweise in einem Rotlichtviertel liegt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Defensible Space Konzept mehrere Ansätze zur Erklärung von Kriminalitätsfurcht vereint: Es bezieht sich ebenso wie die Territorial Functioning Theorie auf die Territorialität, beschäftigt sich gleich wie die Prospect Refuge (Escape) Theorie mit der Thematik der natürlichen Überwachung und sieht auch im Image und im Milieu eines Ortes Attribute, die für die Entstehung von Unsicherheitsgefühlen verantwortlich sein können (vgl. FLADE/RÖLLE, 2004, S.38f).

Einen anderen Ansatz zur Erklärung von Kriminalitätsfurcht bietet die Disorder Theorie, die im folgenden Kapitel behandelt wird.

3.4 Disorder Theorie

Die Disorder Theorie wurde 1978 von James Garofalo und John Laub entwickelt und später von anderen sozialwissenschaftlichen Forschern rund um Ralph Tayler und Wesley Skogan erweitert (vgl. SILVESTRU, 2012, S.31). Die Hypothese der Disorder Theorie ist, dass Unsicherheitsgefühle durch sichtbare Zeichen der Verwahrlosung ("signs of incivilities") im öffentlichen Raum ausgelöst werden. Diese Zeichen der Verwahrlosung sind "unerwünschte" oder "unordentliche" Zustände, die sowohl physischer ("physical incivilities") als auch sozialer ("social incivilities") Art sein können (vgl. RÖLLE, 2004b, S.3).

Physische Incivilities sind sichtbare Zeichen von Verwahrlosung und Zerstörungen im öffentlichen Raum, das beinhaltet heruntergekommene, verlassene Gebäude, verwahrloste Grundstücke sowie schmutzige und von Vandalismus gekennzeichnete Verkehrsmittel und Stationen (vgl. KLEINSCHMIDT ET AL., 2009, S.20). Dabei lassen sich physische Incivilities in aktive Erscheinungen wie Vandalismus oder Graffitis, also der aktiven und absichtlichen Zerstörung von öffentlichen Einrichtungen oder öffentlichen Verkehrsmitteln und passive Erscheinungen, also der Verwahrlosung und dem Verfall von Gebäuden, Grundstücken, Stationen oder öffentlichen Verkehrsmitteln, unterscheiden (vgl. PERKINS ET AL., 1993 zitiert nach FLADE/RÖLLE, 2004, S.34f). Eine Besonderheit von physischen Incivilities - im Gegensatz zu sozialen Incivilities - ist, dass sich diese nach RÖLLE (2004b, S.3f) in kurzer Zeit sehr stark vermehren, wenn sie nicht beseitigt werden. Nach LOHMANN/RÖLLE (2004b, S.8f) ist es aber nicht nur der Anschein eines heruntergekommenen Raumes, der Unwohlsein bei BewohnerInnen, Fahrgästen und PassantInnen auslöst, sondern ein Grund für auftretende Unsicherheitsgefühle ist auch der damit einhergehende, gefühlte Verlust der Kontrolle über den öffentlichen Raum. Denn dadurch entsteht der Eindruck, dass sich niemand um den Raum kümmert beziehungsweise, dass es ein Raum ohne jegliche Kontrolle ist, was sich negativ auf das Sicherheitsempfinden auswirkt.

Neben physischen gibt es auch soziale Incivilities, zu denen Jugendliche, Drogen- oder Alkoholabhängige, Obdachlose, Bettler oder gewaltbereit wirkende Personen gezählt werden. Ihre Anwesenheit an öffentlichen Plätzen,

in Parks, in Bahnhöfen oder Haltestellen können Unsicherheitsgefühle auslösen, weil ihr Verhalten nicht dem einer funktionierenden Gesellschaft entsprechend beziehungsweise als nicht zur öffentlichen Ordnung passend wahrgenommen wird. Im Gegensatz zu physischen Incivilities sind soziale Incivilities mobil, das heißt, dass sie ihren Aufenthaltsort ändern können, dass sie verdrängt und in andere Gebiete vertrieben werden können (vgl. FLADE/RÖLLE, 2004, S.36f).

Nach RÖLLE (2004b, S.16) sind besonders Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und deren Umfeld Orte, an denen auf Grund von physischen und sozialen Incivilities der Eindruck von fehlender sozialer Ordnung und Verwahrlosung entstehen kann. Um die Kontrolle über Haltestellen, Stationen, Bahnhöfe und öffentliche Verkehrsmittel zu demonstrieren und keinen Eindruck von “Unordnung” entstehen zu lassen, wird in der Regel die schnelle Bekämpfung von Vandalismus sowie die Aufrechterhaltung von Sauberkeit und Ordnung durch Personal, Sicherheitskräfte und Polizei sowie durch den Einsatz von Videoüberwachung forciert.

Auch die im folgenden Unterkapitel vorgestellte Theorie beschäftigt sich mit einem Prozess, dessen Beginn sich durch sichtbare Zeichen der Verwahrlosung im öffentlichen Raum manifestiert, dessen Folgen weitreichend - bis zur Änderung der ansässigen Bevölkerungsstruktur – sein können und starken Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden haben.

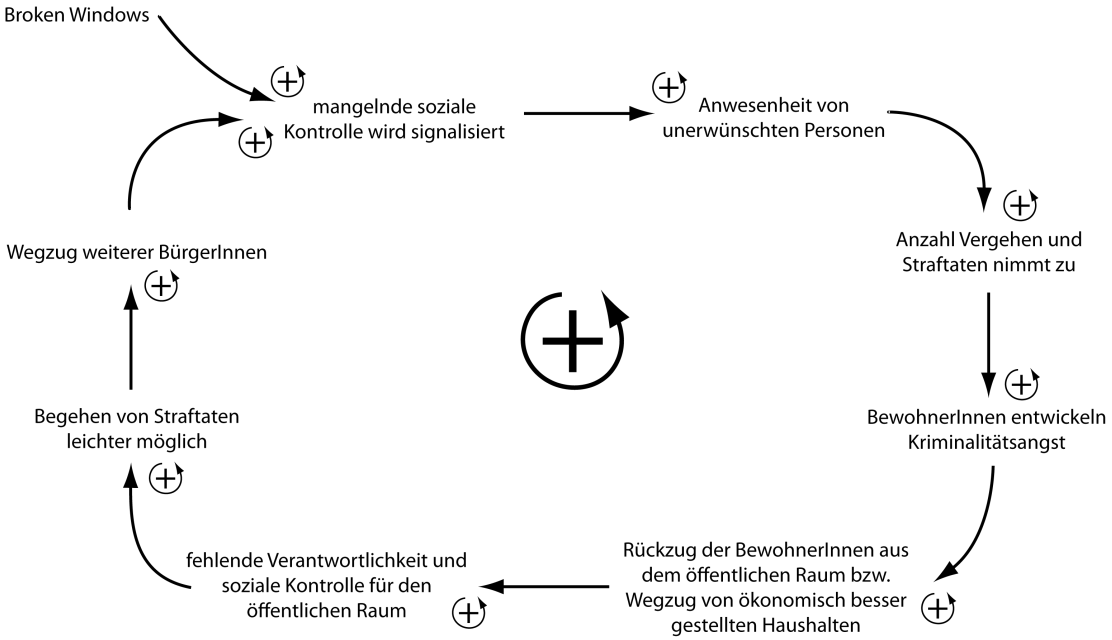
3.5 Broken Windows Theorie

Die Broken Windows Theorie wurde 1982 von den beiden amerikanischen Sozialforschern James Q. Wilson und George L. Kelling in einem Artikel des Magazins “Atlantic Monthly” publiziert (vgl. SCHWELIEN, 1997, S.9). In ihrem Artikel beziehen sich Wilson und Kelling auf Philip Zimbardo, der 1972 einen Versuch gemacht hat, bei dem er einen alten Pkw ohne Nummerntafel mit offener Motorhaube in einem verrufenen Viertel New Yorks abgestellt hat. Innerhalb kürzester Zeit wurde das Fahrzeug demoliert beziehungsweise alle brauchbaren Komponenten gestohlen. Ein zum Vergleich in einer sozial intakten Gegend einer amerikanischen Mittelstadt abgestellter Pkw blieb unbeschädigt, ein Passant schloss sogar die Motorhaube. Erst als Zimbardo begann, das Fahrzeug zu zerstören, begannen auch andere Personen, den

Wagen zu ruinieren (vgl. SCHULZ, 2013). Der daraus gezogene Schluss von Kelling und Wilson ist, dass kleine Beschädigungen (“physical disorder”) im öffentlichen Raum den Beginn eines Zerstörungsprozesses darstellen können, an dem sich in weiterer Folge auch ursprünglich nicht kriminelle Personen (“social disorder”) beteiligen (vgl. SCHWELIEN, 1997, S.9). Es wird angenommen, dass die Unordnung und Verwahrlosung bis zum physischen Verfall der Umgebung ein Zeichen mangelnder Kontrolle ist und eine Ausweitung der Desorganisation zur Folge hat (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.30).

Der Prozess, der nach Wilson und Kelling durch zerbrochene Fensterscheiben oder ähnlich harmlose Delikte seinen Anfang nimmt, lässt sich durch ein Causal-Loop-Diagramm visualisieren (siehe Abbildung 2) und lässt sich folgendermaßen beschreiben: Durch physische Unordnung im öffentlichen Raum wird BewohnerInnen und PassantInnen mangelnde soziale Kontrolle signalisiert. Räume, in denen es scheinbar keine soziale Kontrolle gibt, sind attraktiv für potentiell unerwünschte Randgruppen und infolgedessen nimmt die Anwesenheit dieser Personengruppen zu, wodurch die Anzahl der Straftaten steigt, das Sicherheitsempfinden von BewohnerInnen und PassantInnen negativ beeinflusst und die Entstehung von Kriminalitätsfurcht gefördert wird. Die Konsequenz von ständiger Kriminalitätsfurcht ist einerseits der Rückzug aus dem öffentlichen Raum und andererseits das Wegziehen von ökonomisch besser gestellten Haushalten. Die Folge ist, dass die Verantwortlichkeit und damit die soziale Kontrolle der BewohnerInnen über ihre Nachbarschaft weiter sinkt, wodurch Straftaten eher unentdeckt bleiben und die Hemmschwelle niedriger ist, sie zu begehen. Dies führt schließlich zum Wegzug weiterer BürgerInnen und die im öffentlichen Raum signalisierte soziale Kontrolle nimmt weiter ab. In diesem Prozess wirken alle Systemelemente verstärkend und ohne stabilisierende Elemente ist es unmöglich, dass das Gleichgewicht wiederhergestellt wird. Man spricht dabei von einem sich aufschaukelnden beziehungsweise eskalierenden Prozess.

Abbildung 2: Causal-Loop-Diagramm Broken Windows Theorie



Quelle: CRIMINOLOGIA, 2013 zitiert nach ANGELINI ET AL., 2013, S.30; eigene Bearbeitung

Dieser Ansatz zur Erklärung von der Entstehung von Unsicherheitsgefühlen und Kriminalitätsfurcht wurde von PolitikerInnen amerikanischer Großstädte aufgegriffen und als Grundlage für eine Veränderung der Polizeistrategie, die unter dem Begriff "Zero Tolerance" bekannt wurde, verwendet (vgl. HERMANN/LAUE, 2003, S.108). Demnach soll, als Zeichen der Kontrolle über den öffentlichen Raum, jede Art von Kleinkriminalität wie Lärmbelästigung, Vandalismus oder Graffitis unterbunden werden.

Die Kritik, die sich an die Broken Windows Theorie richtet, ist, dass durch dieses Konzept sehr restriktiv gegen Erscheinungen der sozialen Unordnung und weniger gegen physische Unordnung vorgegangen wird. Nach FREVEL (1998, S.126) werden nicht nur gewalttätige oder kriminelle Personen, sondern auch lärmende, schwer einschätzbare Menschen, Bettler, Betrunkene, Drogenabhängige, Prostituierte und Jugendliche aus dem öffentlichen Raum verwiesen oder verdrängt. Dies führt nach FREVEL (1998, S.126) nicht zur Lösung von Problemen, sondern nur zur Bekämpfung von Symptomen. Weiters klagt er die von der Mittelschicht ausgehenden Normen und die Diskriminierung von verschiedenen Lebensstilen und Lebensbedingungen an, was auch HERMANN/LAUE (2003, S.108f) kritisieren: Es "[...] *werden soziale Randgruppen als aufdringlich, störend und*

unerwünscht bezeichnet und behauptet, sie seien Anzeichen von gesellschaftlicher Unordnung."

Obwohl diese Art von Diskriminierung nicht die Meinung der Verfasserin dieser Arbeit wiederspiegelt und kritisch zu sehen ist, gilt die Broken Windows Theorie als einer der grundlegenden Ansätze zur Erklärung der Entstehung von Kriminalitätsfurcht.

3.6 Erklärungsansätze zu Kriminalitätsfurcht

Im wissenschaftlichen Diskurs haben sich neben den bisher beschriebenen Theorien drei Ansatzpunkte zur Erklärung von personaler Kriminalitätsfurcht, also der Furcht, Opfer eines Verbrechens zu werden, herausgebildet: Die Viktimisierungsperspektive, die Kriminalitätsfurcht durch persönliche Opfererlebnisse erklärt, die Soziale-Kontroll-Perspektive, der zufolge Prozesse der sozialen Desorganisation im öffentlichen Raum zum Verlust der informellen sozialen Kontrolle führen sowie die Soziale-Problem-Perspektive, bei der der Zusammenhang zwischen dem in den Medien vermittelten Bild von Kriminalität und Kriminalitätsangst untersucht wird (vgl. FREVEL, 1998, S.45). Im Folgenden werden die einzelnen Ansätze näher erläutert.

3.6.1 Viktimisierungsperspektive

Die These der von Boers und Hale begründeten Viktimisierungsperspektive ist, dass Personen, die Opfer einer kriminellen Handlung wurden, auf Grund der Verletzung ihrer physischen und/oder psychischen Integrität eine höhere Kriminalitätsfurcht entwickeln als Personen ohne Opfererfahrung (vgl. FREVEL, 1998, S.45). Dies gilt ihrer Meinung auch für Personen, die nur indirekt Erfahrungen mit Kriminalität gemacht haben. Zu indirekten Opfererfahrungen zählen die Bekanntschaft mit von Viktimisierungen Betroffenen, die Kenntnis über Viktimisierungen im unmittelbaren sozialen und räumlichen Umfeld sowie im weiteren Sinn die Darstellung von Opfern in Medien (vgl. LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN, 2006, S.5f).

Diese Theorie, die sich mit der Entstehung von Kriminalitätsfurcht auf personaler Ebene beschäftigt, ist auf den ersten Blick hin leicht nachvollziehbar, wurde seit den 1960er Jahren aber häufig untersucht und konnte entgegen der Erwartungen nicht immer verifiziert werden (vgl.

VILLMOW, 1979; SESSAR, 1992; ARNOLD, 1991; BOERS, 1991, 45ff zitiert nach FREVEL, 1998, S.45). Es gibt aber auch Studien, bei denen Zusammenhänge zwischen Viktimisierung und Kriminalitätsfurcht und Unterschiede zwischen Opfern und Nicht-Opfern hinsichtlich der Kriminalitätsfurcht nachgewiesen werden konnte. In den meisten Fällen kann jedoch zumindest ein Zusammenhang zwischen Viktimisierung und persönlicher Risikoeinschätzung bestätigt werden. Dies bedeutet, dass sich Personen mit Opfererfahrungen eher dem Risiko, erneut Opfer einer Straftat zu werden ausgesetzt fühlen als Personen ohne Viktimisierungserfahrungen. Die erhöhte Risikoeinschätzung kann schließlich zu einer erhöhten Kriminalitätsfurcht führen (vgl. BOERS, 1993 zitiert nach LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN, 2006, S.5).

Als Erklärung für die insgesamt sehr unterschiedlichen Ergebnisse zu dieser Theorie können drei Argumente herangezogen werden, die sich allesamt auf FREVEL (1998, S.46f) beziehen:

1. Ein Grund für die unwesentlich höhere Kriminalitätsfurcht bei Personen mit Opfererfahrungen ist, dass Viktimisierung zuerst zur Zunahme von Kriminalitätsfurcht führt, was sich auf das Verhalten auswirkt, das häufig in Schutz- und Vermeideverhalten mündet. Durch das geänderte Verhalten werden Gefahrensituationen vermieden und weitere Opferwerdung wird verhindert, wodurch schließlich die Kriminalitätsfurcht wieder sinkt.
2. Eine weitere Erklärung liegt für FREVEL im Vergessen von Viktimisierungen. Seiner Meinung nach ist die Kriminalitätsfurcht kurz nach einem Vorfall höher, Wochen und Monate danach sinkt die Furcht vor einer Opferwerdung wieder, bis sie schließlich wieder das Niveau von Personen ohne Vikitimisierungserfahrungen erreicht.
3. Der dritte Erklärungsansatz kommt von BOERS (1991, S.52) in Anlehnung an SPARKS ET AL. (1977), CONKLIN (1975) und REISS (1982). Sie erläutern, dass die Vorstellung von potentieller Viktimisierung für (Noch-)Nicht-Opfer schlimmer ist als für Personen mit Opfererfahrung. Als Grund dafür wird angegeben, dass sich (Noch-)Nicht-Opfer nicht vorstellen können, wie sie in Gefahrensituationen reagieren und dass

dadurch die Angst vor Verletzungen größer ist als bei Personen, die bereits Erfahrungen mit Viktimisierungen gemacht haben.

Wie WETZELS ET AL. (1995, S.235) zitiert nach FREVEL (1998, S.49) schreibt, ist die von Boers und Hale aufgestellte, vereinfachte These „Opfererfahrung erzeugt Furcht“ nicht eindeutig zu verifizieren und mit Vorbehalt zu betrachten. Es kommt nicht nur durch Viktimisierungen zu Kriminalitätsfurcht, wie viele Nicht-Opfer mit Kriminalitätsfurcht beweisen. Andererseits ist Opfererfahrung nicht zwingend eine Bedingung für die Entwicklung von Furcht, da es Personen gibt, die trotz eines Vorfalls keine höhere Kriminalitätsfurcht haben. Basierend auf diversen Untersuchungen kann jedoch zusammenfassend gesagt werden, dass die Opfererfahrung zwar nicht als Auslöser, aber als ein Verstärker von Kriminalitätsfurcht gesehen werden kann.

3.6.2 Soziale-Kontroll-Perspektive

Die Annahme der Sozialen-Kontroll-Perspektive ist, dass *„[...] die Ursachen der Kriminalitätsfurcht im Verlust der informellen sozialen Kontrolle durch Prozesse der sozialen Desorganisation in Gemeinden und Wohnvierteln liegen [...]“* (FREVEL, 1998, S.45).

Die Kriminalitätsfurcht wird demnach von der Sauberkeit, dem sozialen Zusammenhalt der BewohnerInnen und der informellen sozialen Kontrolle beeinflusst. Die Soziale-Kontroll-Perspektive vereint somit Erkenntnisse aus der Disorder Theorie (siehe Kapitel 3.4) und aus der Broken Windows Theorie (siehe Kapitel 3.5), da sie sich sowohl mit physischen und sozialen Incivilities als auch mit der Steigerung von kriminellem Verhalten bei sozialer Desorganisation und dem Verlust von sozialer Kontrolle über den öffentlichen Raum beschäftigt. Erwähnt wird in diesem Zusammenhang, dass der negative Einfluss auf das Sicherheitsempfinden besonders dann stark ist, wenn Personen die soziale Desorganisation als Prozess erleben, sich also die Aufenthaltsqualität im Raum über einen Zeitraum hinweg verschlechtert (vgl. FREVEL, 1998, S.50).

3.6.3 Soziale-Problem-Perspektive

Ein dritter Erklärungsansatz für Kriminalitätsfurcht ist die Soziale-Problem-Perspektive, die sich mit dem Zusammenhang zwischen den in den Medien vermittelten und auf gesellschaftlicher Ebene thematisierten Problemen und der Entstehung von Kriminalitätsfurcht beschäftigt. Die These dieser Perspektive ist, dass der Bevölkerung durch die Medien ein bestimmtes Bild von Kriminalität vermittelt wird und diese dadurch ein mitunter verzerrtes Bild ihrer eigenen Gefährdung entwickeln, was sich in der Entstehung von Unsicherheitsgefühlen und Kriminalitätsfurcht widerspiegelt. Während schwerwiegende Delikte wie Mord, Geiselnahmen, sexueller Missbrauch und Delikte mit besonderer Gewalteinwirkung einen eher geringen Anteil an der Anzahl der gesamten Straftaten darstellen, bekommen sie in den Medien große Aufmerksamkeit. Dadurch kann es zu einer falschen Einschätzung der Kriminalität und des persönlichen Risikos, Opfer einer Straftat zu werden, kommen (vgl. FREVEL, 1998, S.51f).

In Untersuchungen wurde festgestellt, dass lokale Zeitungen und Fernsehsendungen mit lokalem Bezug sowie Sendungen, die in die Kategorie Fernsehreportage fallen und die Kriminalität sehr detailliert und realitätsnah darstellen, besonders großen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden haben (vgl. LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN, 2006, S.7). Laut dem LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN (2006, S.7), das sich dabei auf BOERS (1993) bezieht, kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle Konsumenten die Darstellung von Kriminalität gleich aufnehmen, sondern diese auf Grund von eigenen Erfahrungen und der persönlichen Einstellung unterschiedlich verarbeitet wird. Weiters kann der Einfluss der Medien auf das Sicherheitsempfinden vor allem dann nachgewiesen werden, wenn die in den Medien dargestellten Inhalte mit den eigenen Erfahrungen und Einstellungen konform sind. Das hat zur Folge, dass die Kriminalitätsfurcht vor allem bei jenen Menschen zunimmt, die sich durch ihre Lebensumstände und Erfahrungen ohnehin eher unsicher fühlen.

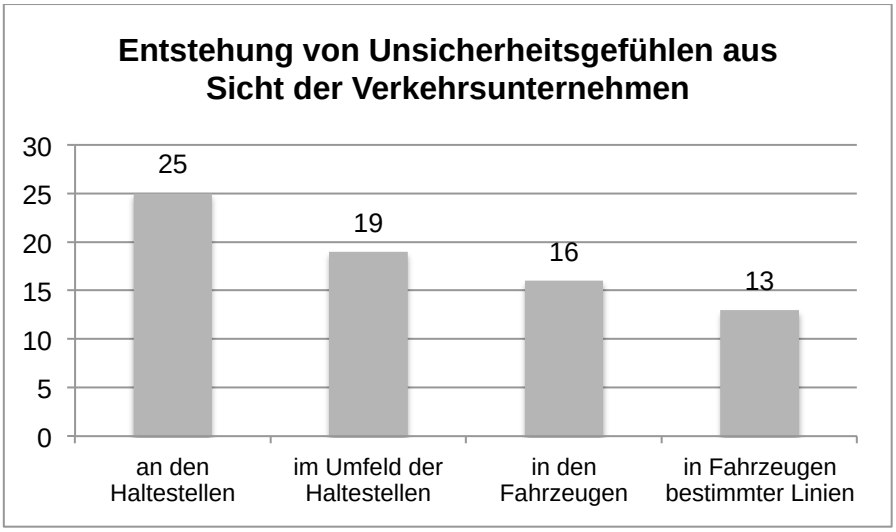
3.7 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass jede in diesem Kapitel für sich beschriebene Theorie zur Entstehung von Unsicherheitsempfinden nur als ein Ansatz in der Erklärung für die Ursache von Kriminalitätsfurcht gesehen werden kann. Es gibt Theorien wie die Prospect Refuge (Escape) Theorie, die sich nur mit einem Teilbereich wie den baulich-architektonischen Gegebenheiten von Stationen und ihrer Umgebung beschäftigen, bei anderen wie der Territorial Functioning oder Defensible Space Theorie wiederum steht die Frage nach der Kontrolle über den öffentlichen Raum im Vordergrund. Um die Entstehung von Kriminalitätsfurcht erklären zu können, ist die Einbeziehung und Verknüpfung von mehreren Theorien unvermeidbar: Es wirken sowohl baulich-architektonische Eigenschaften, sichtbare Zeichen - physischer oder sozialer Art - der Verwahrlosung, der Grad der sozialen Kontrolle, die Information über Kriminaliät durch die Medien, aber auch die Selbstwahrnehmung und Einschätzung einer Situation nach gewissen Kriterien zusammen und beeinflussen die Entstehung von Kriminalitätsfurcht. Darüber hinaus steht hinter Unsicherheitsempfinden immer der Mensch als Individuum und somit persönliche Erfahrungen und Einstellungen, weswegen die Festlegung von generell und permanent geltenden Merkmalen, die Kriminalitätsfurcht auslösen, schwierig ist. Es gibt aber einige Faktoren, deren Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden nachgewiesen werden konnte. Eine genauere Untersuchung jener Einflussfaktoren folgt im nächsten Kapitel.

4 Subjektives Sicherheitsempfinden

Das subjektive Sicherheitsempfinden ist von Individuum zu Individuum verschieden und von vielen Faktoren abhängig. In Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass einerseits persönliche Umstände wie das Alter oder das Geschlecht, andererseits auch die Umgebung betreffende Gegebenheiten wie die Beleuchtung, die Lage der Station oder die Anwesenheit von sozialen Incivilities aber auch betriebliche Faktoren wie die Zuverlässigkeit und das Image eines Verkehrsmittels beziehungsweise einer Station und ihrer Umgebung auf das subjektive Sicherheitsempfinden wirken. FORSBLOM (2006, S.1) hat festgestellt, dass sich die Fahrgäste an allen Abschnitten ihres Weges sicher fühlen müssen, das heißt nicht nur in den Fahrzeugen, sondern auch während Wartezeiten sowie beim Zu- und Abgang von und zu Stationen. Außerdem, so schreibt FORSBLOM (2006, S.1), schätzen Fahrgäste die Sicherheit ihrer gesamten Reise *"[…] only as safe as the least safe part of it"*, also nur so sicher wie der von ihnen am unsichersten empfundene Abschnitt, ein. Es gibt bereits einige Publikationen, die sich mit dem Sicherheitsgefühl an den verschiedenen Abschnitten einer Wegekette beschäftigen. Diesen Untersuchungen ist gemein, dass der Zugang zu und der Aufenthalt in Stationen von Fahrgästen unsicherer empfunden wird als die eigentliche Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel (vgl. DESAI ET AL., 2009, S.98; DEPARTEMENT FOR TRANSPORT, 2004 und ALM/LINDBERG, 2000 zitiert nach FORSBLOM, 2006, S.2). Auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen fühlen sich die Fahrgäste an Haltestellen und im Umfeld der Haltestellen weniger sicher als in den Fahrzeugen beziehungsweise in Fahrzeugen bestimmter Linien (siehe Abbildung 3), wie RÖLLE (2004b, S.6) in einer Publikation, die sich mit Unsicherheitsgefühlen im öffentlichen Personennahverkehr aus der Perspektive der Verkehrsunternehmen beschäftigt, schreibt.

Abbildung 3: Entstehung von Unsicherheitsgefühlen aus Sicht der Verkehrsunternehmen



Quelle: RÖLLE, 2004b, S.6; eigene Bearbeitung

Im Folgenden soll ein möglichst vollständiger Überblick über die Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden gegeben werden. Dies erfolgt in starker Anlehnung an SILVESTRU (2012, S.40ff), die sich im Rahmen ihrer Masterarbeit sehr ausführlich mit den Faktoren, die das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Personennahverkehr beeinflussen, beschäftigt hat.

4.1 Persönliche Einflussfaktoren

Als persönliche Einflussfaktoren Gegebenheiten wie das Geschlecht, das Alter, persönliche Erfahrungen, die Nutzungsfrequenz, die Vertrautheit mit dem Reiseumfeld sowie eine mögliche Begleitung des Fahrgasts verstanden. Zusammengefasst sind dies Einflüsse, die sich von Individuum zu Individuum unterscheiden und die – ohne Einfluss von "außen" – Auswirkungen auf das subjektive Sicherheitsempfinden haben.

Geschlecht

Das Geschlecht als Faktor, der das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflusst, ist eine der am besten belegten Feststellungen der Kriminalitätsfurchtforschung (vgl. FREVEL, 1998, S.60). In zahlreichen Studien konnte bewiesen werden, dass sich Frauen unsicherer fühlen als Männer (vgl. KURY/OBERGFELL-FUCHS, 2003, S.14f), wie in der folgenden Tabelle ersichtlich ist.

Tabelle 1: Unsicherheitsgefühl nachts in der Wohngegend, nach Geschlecht

	sehr sicher/ ziemlich sicher	ziemlich unsicher/ sehr unsicher
Ostdeutschland		
männlich	81,7%	18,3%
weiblich	53,9%	46,1%
Westdeutschland		
männlich	87,6%	12,3%
weiblich	66,7%	33,3%

Quelle: KURY ET AL., 1992, S.235 zitiert nach FREVEL, 1998, S.60

Als Grund für die höhere Kriminalitätsfurcht von Frauen wird immer wieder ihre im Normalfall schwächere körperliche Verfassung und somit ihre eingeschränkte Möglichkeit, sich gegen physische Angriffe zu wehren, gesehen (vgl. FREVEL, 1998, S.61f).

Alter und physischer Zustand

Auch wenn die Ergebnisse weniger gravierend sind als bei der Variable Geschlecht, zeigen die Resultate diverser Untersuchungen zum Alter als Einflussfaktor auf das Sicherheitsempfinden, dass die Kriminalitätsfurcht mit zunehmenden Alter steigt (vgl. FREVEL, 1998, S.62), wie auch die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 2: Unsicherheitsgefühl nachts in der Wohngegend, nach Altersklassen

	Westdeutschland		**Ostdeutschland**	
	sehr/ziemlich sicher	ziemlich/sehr unsicher	sehr/ziemlich sicher	ziemlich/sehr unsicher
unter 21	77,7%	22,3%	69,8%	30,2%
21 - 30	78,9%	21,1%	64,1%	35,9%
30 - 39	80,8%	19,2%	67,5%	32,5%
40 - 49	79,9%	20,1%	71,7%	28,3%
50 - 59	77,1%	22,9%	65,6%	34,4%
60 u. älter	69,0%	31,0%	65,6%	34,4%

Quelle: KURY ET AL., 1990, S.238 zitiert nach FREVEL, 1998, S.62

Unsicherheitsgefühle von älteren Menschen und Personen mit physiologischen Defiziten lassen sich häufig auf den gesundheitlichen Zustand und eine höhere Vulnerabilität zurückführen: Durch körperliche Beeinträchtigungen wie Einschränkungen bei der Beweglichkeit oder schlechterem Seh- und Hörvermögen ist es für diese Personen schwierig,

sich bei Übergriffen zu wehren oder in einer Gefahrensituation zu flüchten. Körperliche Verletzungen stellen mit zunehmendem Alter grundsätzlich ein größeres Risiko dar, durch das die Selbstständigkeit im Alltag beeinträchtigt werden kann. Deshalb besteht Furcht bei älteren Personen nicht nur vor der Opferwerdung, sondern auch vor den gesundheitlichen und finanziellen Folgen einer Tat (vgl. FREVEL, 1998, S.64).

Bildung – Einkommen – Bevölkerungsschicht

Wesentlichen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden haben die Variablen Bildung, Einkommen und Bevölkerungsschicht, deren gemeinsame Betrachtung an dieser Stelle sinnvoll erscheint. In Untersuchungen konnte gezeigt werden, dass Personen mit schlechter Schulbildung beziehungsweise Personen, die einer ärmeren Bevölkerungsschicht angehören, höhere Kriminalitätsfurcht entwickeln als besser ausgebildete und wohlhabende Personen. Personen mit schlechter Bildung und niedrigem Einkommen leben meistens in ärmeren Wohngebieten, wo es auf Grund von Straßenkriminalität ein beträchtlich höheres Risiko für eine Opferwerdung gibt (vgl. KURY/OBERGFELL-FUCHS, 2003, S.16). Auch, ob überhaupt ein Beschäftigungsverhältnis vorliegt oder ob eine Person arbeitslos ist, zeigt sich in der Entstehung von Kriminalitätsfurcht, wonach sich arbeitslose Personen eher unsicher fühlen als erwerbstätige Personen. Als Grund dafür kann der häufigere Aufenthalt von Personen ohne Erwerbstätigkeit im öffentlichen Raum gesehen werden (vgl. DOST, 2003, S.28). Besonders vom Einkommen abhängig ist die Möglichkeit, über das benützte Verkehrsmittel zu entscheiden: Dies ist Personen mit höherem Einkommen vorbehalten (“choice rider”), während ärmere Bevölkerungsschichten nicht immer frei ihr bevorzugtes Verkehrsmittel wählen können (“captive rider”). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es für weniger gebildete Personen oder Angehörige ärmerer Bevölkerungsschichten schwieriger ist, sich gegen Kriminalität zu schützen beziehungsweise mit einer Opferwerdung umzugehen als für Personen mit besserer Bildung beziehungsweise hohem Einkommen (vgl. KURY/OBERGFELL-FUCHS, 2003, S.16).

Persönliche Erfahrungen

Der Einfluss von persönlichen Erfahrungen auf das subjektive Sicherheitsempfinden ist insofern nachweisbar, weil Personen, die bereits Opfer oder Zeuge von Übergriffen wurden, ihr Risiko, (erneut) Opfer zu werden größer einschätzen als andere Personen und eine größere Risikoeinschätzung zu einer erhöhten Kriminalitätsfurcht führen kann (vgl. BOERS, 1993 zitiert nach LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN, 2006, S.5).

Nutzungsfrequenz

Bei KLEINSCHMIDT ET AL. (2009, S.25) wird der Zusammenhang zwischen der Nutzungsfrequenz von öffentlichen Verkehrsmitteln und der gefühlten Sicherheit erwähnt und davon ausgegangen, dass die häufigere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem höheren Sicherheitsgefühl führt. Andererseits wirkt das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste auf die Häufigkeit der Nutzung: Mehr als ein Fünftel der Befragten wären bereit, die Bahn häufiger zu nutzen, wenn sie sich dabei sicherer fühlen würden.

Vertrautheit mit dem Reiseumfeld

Die Vertrautheit mit dem Reiseumfeld als Faktor, der das Sicherheitsgefühl von Fahrgästen beeinflusst, wird unter anderem von Forsblom beschrieben: *“Travel in an unfamiliar environment causes passengers greater anxiety than travel on a familiar public transport route.”* (FORSBLOM, 2006, S.2)

FORSBLOM zufolge verursacht die Fahrt in einer unbekannten Umgebung bei Fahrgästen mehr Unsicherheit als eine Fahrt auf einer vertrauten, ihnen bekannten Strecke eines öffentlichen Verkehrsmittels.

Begleitung

Nach SILVESTRU (2012, S.41), die sich dabei auf SCHLÜTER ET AL. (2010) bezieht, fühlen sich Fahrgäste, die in Begleitung oder in einer Gruppe unterwegs sind, sicherer als jene, die alleine ihre Fahrten zurücklegen. Dies kann sogar so weit gehen, dass Personen es auf Grund von Kriminalitätsfurcht vermeiden, alleine zu reisen (vgl. FORSBLOM, 2006, S.2).

4.2 Äußere Einflussfaktoren

Unter äußeren Einflüssen versteht man Faktoren wie Beleuchtung, Tageszeit, Lärm oder die Anwesenheit von anderen Personen, die - unabhängig vom Individuum - für alle Fahrgäste gleich sind und auf die die Fahrgäste keine Macht haben, deren Einfluss jedoch bedeutend für das jeweilige subjektive Sicherheitsempfinden ist.

Lage der Station

Die Lage der Station, das heißt, ob sie abgelegen, unübersichtlich und versteckt oder gut einsehbar ist, ob sie in Hör- und Rufweite von Wohnungen und belebten, öffentlichen Plätzen liegt beeinflusst das Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in den Stationen (vgl. RÖLLE, 2004b, S.7f).

Multifunktionalität

Das Sicherheitsempfinden an einer Station kann, wenn diese viele verschiedene Funktionen beheimatet und unterschiedliche Bedürfnisse befriedigt, positiv beeinflusst werden. Durch das Vorhandensein von Geschäften, Gastronomie- und Dienstleistungsbetrieben erhöht sich Belebtheitsgrad in der Station und die soziale Kontrolle steigt. Für Fahrgäste entsteht durch die Anwesenheit von arbeitendem Personal die Möglichkeit, Hilfe zu rufen und Schutz zu finden (vgl. RÖLLE, 2004b, S.80).

Ähnlich wie beim Faktor Multifunktionalität, der das Sicherheitsempfinden in Stationen beeinflusst, sind die Funktionen in der Umgebung einer Station maßgeblich für das Sicherheitsempfinden beim Zugang zu einem öffentlichen Verkehrsmittel. Wenn sich eine Station in einer Umgebung befindet, die im Flächenwidmungsplan als „Wohngebiet-Geschäftsviertel“ ausgewiesen ist, ist die Nutzung der Erdgeschoßzonen durch Geschäfte, Gastronomiebetriebe etc. vorgesehen (vgl. STADT WIEN, 2014e). Dies beeinflusst die Anzahl der Passanten (vor allem zu Randzeiten), die soziale Kontrolle und in weiterer Folge vermutlich auch das Sicherheitsempfinden beim Zugang zu einer Station.

Zwischen den Einflussfaktoren Multifunktionalität und Nutzung im Umfeld kann man hauptsächlich aufgrund der unterschiedlichen Verantwortlichkeit für

den Raum unterscheiden. Während die Multifunktionalität einer Station hauptsächlich vom jeweiligen Eigentümer des Gebäudes abhängt, liegt das Umfeld einer Station im Wirkungsbereich von Verkehrs- und StadtplanerInnen sowie den Kommunen.

Bauliche Merkmale

Das Sicherheitsempfinden wird durch in großer Tiefe gelegenen Stationen, schlecht einsehbare Ecken, lange, enge Gänge und niedrige Decken, einen schmale Bahnsteige, abgelegene Treppen und dem Mangel an Fluchtwegen negativ beeinflusst. Auch im Umfeld von Stationen kann durch unübersichtliche Grünanlagen, Parkhäuser oder Unterführungen die Entstehung von Unsicherheitsgefühlen begünstigt werden (vgl. AXTHELM, 2005, S.27f).

Orientierungsmöglichkeit

Fehlende Orientierungsmöglichkeiten beim Zugang zu und in Stationen können bei Fahrgästen ein Gefühl der Verlorenheit und Hilflosigkeit hervorrufen, wodurch das Sicherheitsempfinden beeinträchtigt wird (vgl. AXTHELM, 2005, S.28f). Orientierung können klare Leitsysteme, die schnell zu wichtigen Bereichen einer Station wie zum Beispiel Ausgängen oder Fluchtwege führen, bieten. Von großer Bedeutung ist die Sicherstellung von Möglichkeiten zur Orientierung auch für jene Fahrgäste, die das Verkehrsmittel in einer Station wechseln, die also beispielsweise von der S-Bahn in die U-Bahn oder der S-Bahn zu einer Buslinie umsteigen (vgl. HÄBERLIN ET AL., 2012, S.57ff).

Tageszeit

Die Tageszeit ist ein Faktor, der das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste entscheidend beeinflusst: Zahlreichen Studien zufolge nimmt die Unsicherheit bei Frauen und Männern bei Dunkelheit und in Schwachverkehrszeiten zu (vgl. SUSITEAM, 2005, S.7; FORSBLOM, 2006, S.2; AXTHELM, 2005, S.25; RÖLLE, 2004a, S.9, LOHMANN/RÖLLE, 2004b, S.26). In einigen Untersuchungen konnte außerdem festgestellt werden, dass sich Frauen und ältere Personen bei Dunkelheit signifikant unsicherer fühlen als Männer (vgl.

LOHMANN/RÖLLE, 2004b, S.26; FORSBLOM, 2006, S.3). Laut FORSBLOM (2006, S.3) nehmen die Bedenken bezüglich der eigenen Sicherheit nicht nur mit der Dunkelheit zu, sondern hängen auch vom Wochentag ab, konkret nehmen sie vor und am Wochenende zu. Gründe für Unsicherheitsgefühle in Abend- und Nachtstunden können sowohl rein psychologischer Art sein und beispielsweise auf "Angst vor der Dunkelheit" zurückgeführt werden oder auch rationale Gründe haben: In den Abend- und Nachtstunden ist der Anteil an bedrohlich wirkenden Fahrgästen wie zum Beispiel betrunkenen Personen höher als untertags, gleichzeitig sind Umgebung und die Stationen selbst normalerweise weniger belebt, es sind weniger potentielle Helfer anwesend und die soziale Kontrolle nimmt ab (vgl. AXTHELM, 2005, S.26; SUSITEAM, 2005, S.7).

Beleuchtung

Durch die Ausleuchtung von Bahnsteigen, Treppenhäusern, Zugängen, Aufenthaltsbereichen wie Schalterhallen, sowie der Beleuchtung von Wegen zur Station und zur Station gehörenden Parkmöglichkeiten kann das subjektive Sicherheitsempfinden deutlich erhöht werden (vgl. DESAI ET AL., 2009, S.6; AXTHELM, 2005, S.74; FORSBLOM, 2006, S.2; HÄBERLIN ET AL., 2012, S.36; SUSITEAM, 2005, S.8). Bei guter Beleuchtung ist das subjektive Sicherheitsempfinden positiv beeinflusst, die Kriminalitätsfurcht ist geringer und die Fahrgäste glauben eher daran, dass ihnen im Notfall jemand zu Hilfe kommt als bei defekter oder nicht ausreichender Beleuchtung und einer dunklen Wandfarbe, durch die eine gewisse Grundhelligkeit verhindert wird (vgl. VRIJ/WINKEL, 1991 zitiert nach FLADE/RÖLLE, 2004, S.39). Insgesamt ist das Sehen, das heißt die persönliche Kontrolle und das gesehen werden, das heißt die soziale Kontrolle, sehr stark von den Lichtverhältnissen abhängig (vgl. KNOLL, 2006, S.91): Bei mangelhafter Beleuchtung ist der Mensch in seiner optischen Wahrnehmungsfähigkeit eingeschränkt, wodurch die Angst, von jemanden beobachtet oder gar aufgelauert zu werden, zunimmt (vgl. LOHMANN/RÖLLE, 2004b, S.18). Gleichzeitig bietet eine schlechte Bleuchtung potentiellen TäterInnen die Möglichkeit, sich zu verstecken und sich der sozialen Kontrolle zu entziehen. Deshalb und weil eine gute Beleuchtung weder besonders kostenaufwändig noch schwierig zu installieren ist, wird

diese Maßnahme oft als die wirkungsvollste zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens gesehen (vgl. AXTHELM, 2005, S.74).

Lärm

Durch Lärm wird ein Raum anders wahrgenommen: Mit zunehmender Lautstärke verstärkt sich das Gefühl von Verschmutzung und der Eindruck eines unangenehmen Raumes, in dem man sich nicht wohl fühlt, nimmt zu (vgl. HÄBERLIN ET AL., 2012, S.52).

Anwesenheit anderer Personen - Personendichte

Grundsätzlich erhöht sich durch die Anwesenheit anderer Personen beim Zugang zu und beim Aufenthalt in Stationen das subjektive Sicherheitsempfinden (vgl. AXTHELM, 2005, S.90; FORSBLOM, 2006, S.2). Eine höhere Personendichte führt zu einer höheren sozialen Kontrolle und somit einerseits zur Annahme, dass jemand der Anwesenden bei einem Übergriff eingreift und andererseits zu einem stärkeren Risikos des/der Täters/in, bei einer Tat beobachtet und gefasst zu werden (vgl. SEEBAUER, 2011, S.50; AXTHELM, 2005, S.90). Dass sich eine höhere Personendichte positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirkt, kann jedoch nur bis zu einem gewissen Grad angenommen werden, der für jede Person individuell ist: SCHLÜTER ET AL. (2010, S.5) hat in einer Untersuchung herausgefunden, dass Fahrgäste in sehr vollen U-Bahnen Gefühle des Unwohlseins, die bis zu Unsicherheitsempfinden reichen können, entwickeln können. Es ist anzunehmen, dass dies bei besonderen Ereignissen wie Großveranstaltungen auch für den Aufenthalt in den Stationen gilt.

Soziale Incivilities

Immer wieder wird die Anwesenheit von marginalisierten Personen wie Obdachlosen oder Skinheads, Personen mit offensichtlichen Alkohol- und Drogenproblemen, randalierenden Personen, aber auch “herumhängenden” Jugendliche in Stationen und deren Umfeld als ein Hauptgrund für die Entstehung von Unsicherheitsgefühlen genannt (vgl. SUSITEAM, 2005, S.12; AXTHELM, 2005, S.29; FLADE/RÖLLE, 2004, S.42). Nach LOHMANN/RÖLLE (2004b, S.9) entsteht das Unsicherheitsgefühl vor allem deswegen, weil das

Verhalten dieser sozialen Incivilities in der Öffentlichkeit als unberechenbar, belästigend oder sogar bedrohend, als nicht der Norm angepasst und der öffentlichen Ordnung widersprechend erscheint.

Physisch passive Incivilities

Diese passive Erscheinung, die sich in schmutzigen und ungepflegt wirkenden Stationen und verwahrlosten oder verfallenen Gebäuden und Grundstücken im Umfeld manifestiert, wirkt sich negativ auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste aus. Sie bekommen den Eindruck, dass sich sich in einem „aufgegebenen“ Raum befinden, um den sich niemand kümmert. Im Zusammenhang mit dem Verlust der Kontrolle, der dadurch vermittelt wird, sehen sich Fahrgäste und Passanten mit einem erhöhten Kriminalitäts- und Belästigungsrisiko konfrontiert (vgl. FORSBLOM, 2006, S.2; DESAI ET AL., 2009, S.6; LOHMANN/RÖLLE, 2004b, S.9).

Physisch aktive Incivilities

Physisch aktive Incivilities in und um Stationen, zu denen Graffitis, die mutwillige Beschädigung und Zerstörung von Gegenständen wie Mistkübeln oder Glasscheiben und Schmierereien auf Wänden zählen, beeinträchtigen das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste negativ (vgl. AXTHELM, 2005, S.12 u. 27; DESAI ET AL., 2009, S.52; FLADE/RÖLLE, 2004, S.37). Fahrgästen wird durch physisch aktive Incivilities Verwahrlosung und geringe Kontrolle in Stationen und ihrem Umfeld vermittelt, weswegen die Qualität der Verkehrsbetriebe, deren Aufgabe es unter anderem es ist, für die Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen, hinterfragt wird (vgl. AXTHELM, 2005, S.26).

4.3 Betriebliche und technische Einflussfaktoren

Unter betrieblichen und technischen Faktoren versteht man Einflüsse wie die Anwesenheit von Personal, Videoüberwachung oder die Bereitstellung von Information, die im ausschließlichen Zuständigkeitsbereich des Verkehrsunternehmens liegen.

Anwesenheit von (Sicherheits-) Personal

Die Anwesenheit von Personal, wie Sicherheitspersonal, KontrolleurInnen oder MitarbeiterInnen des Verkehrsunternehmens, erhöht das Sicherheitsempfinden in Stationen und ihrem Umfeld bedeutend und ist bei Befragungen häufig die am stärksten gewünschte Maßnahme zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit (vgl. DESAI ET AL., 2009, S.5; AXTHELM, 2005, S.27; KLEINSCHMIDT ET AL., 2009, S.26; RÖLLE ET AL., 2004a, S.24). Durch die Präsenz von Personal wird den Fahrgästen das Gefühl gegeben, dass der Raum kontrolliert ist und jemand anwesend ist, der bei Problemen eingreift und Schutz bietet (vgl. DESAI ET AL., 2009, S.5).

Notrufsäulen

Durch Notrufsäulen auf Bahnsteigen, die eine Direktverbindung zur Leitstelle und die schnelle Organisation von Hilfe für sich oder andere Fahrgäste ermöglichen, erhöht sich das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beim Aufenthalt in Stationen signifikant (vgl. AXTHELM, 2005, S.88; KLEINSCHMIDT ET AL., 2009, S.25).

Videoüberwachung

Ob durch Videoüberwachung die subjektive Sicherheit erhöhen werden kann wird in der Literatur relativ kontrovers diskutiert. Es gibt Untersuchungen, die zeigen, dass sich mehr als drei Viertel der befragten Fahrgäste an einer Haltestelle abends und nachts sicherer fühlen würden, wenn es in dieser Haltestelle eine Videoüberwachung gäbe (vgl. LOHMANN/RÖLLE, 2004a, S.17). Besonders bei - in der Literatur als ohnehin vulnerabel bezeichneten - Bevölkerungsgruppen wie Frauen und älteren Personen könnte das subjektive Sicherheitsempfinden durch Videotechnik erhöht werden (vgl. LOHMANN/RÖLLE, 2004b, S.25). Der grundsätzliche Tenor ist aber, dass Fahrgäste Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, die eine Interaktion mit Personal, zum Beispiel durch eine Notrufsäule, oder anderen Fahrgästen ermöglichen, bevorzugen und eine Überwachung von Station und Umgebung mittels Videokameras nur in Kombination mit anderen Maßnahmen das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen können (vgl. HEMPEL/VEDDER, 2011, S.77; KLEINSCHMIDT ET AL., 2009, S.60).

Zuverlässigkeit - Pünktlichkeit

Die Zuverlässigkeit eines Verkehrsunternehmens, die sich hauptsächlich in der Pünktlichkeit manifestiert, ist für die Bewertung des Komforts und der Sicherheit während der Reise ein Schlüsselelement (vgl. DESAI ET AL., 2009, S.53). Wartezeiten, die länger ausfallen als es laut Fahrplan vorgesehen ist, können bei Fahrgästen Unsicherheitsgefühle hervorrufen (vgl. RÖLLE, 2004b, S.16f). Im Umkehrschluss kann durch Pünktlichkeit der Fahrzeuge vor allem zu Schwachverkehrszeiten, in denen die Fahrgastzahlen gering sind, dem zu bestimmten Uhrzeiten eher geringem Sicherheitsempfinden entgegengewirkt werden (vgl. AXTHELM, 2005, S.90).

Wartezeit - Takt

Durch lange Wartezeiten, die vor allem in Schwachverkehrszeiten bei geringem Takt entstehen, erhöht sich das Gefühl der Unsicherheit bei den Fahrgästen (vgl. RÖLLE, 2004b, S.16f.; SUSITEAM, 2005, S.7).

Information

Die genau Information der Fahrgäste über Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Verspätungen und Anschlüsse durch Lautsprecherdurchsagen und Monitore gibt den Fahrgästen das Gefühl, Kontrolle über ihre Fahrt zu haben und reduziert Stress und Unsicherheitsgefühle (vgl. DESAI ET AL., 2009, S.6).

4.4 Image und Medienberichte

Neben persönlichen, äußeren, betrieblichen und technischen Einflussfaktoren zählt auch das Image, das ein Verkehrsunternehmen beziehungsweise einzelne Stationen und ihr Umfeld haben und welches sich hauptsächlich aus Medienberichten und Erfahrungen aus dem Verwandten- oder Bekanntenkreis zusammensetzt, zu jenen Kriterien, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beeinträchtigen.

Image

Das Image als Gesamteindruck einer Station und ihres Umfelds setzt sich aus dem in der Gesellschaft vermittelten Ruf, Informationen aus dem Verwandten- und Bekanntenkreis zu dieser Station und Medienberichten zusammen.

Stationen und ihre Umgebung wecken Assoziationen, die großteils subjektiv sind. Wenn das Image oder der Ruf einer Station und seiner Umgebung schlecht ist, dann beeinträchtigt dies die subjektive Sicherheit der Fahrgäste beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der Station (vgl. HÄBERLIN ET AL., 2012, S.10). Auch nach MIKO ET AL. (2010, S.243f) hat das Image erhebliche Auswirkungen auf das Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt im öffentlichen Raum und im Umkehrschluss wird die Veränderung des Images als eine mögliche Maßnahme gesehen, um das Sicherheitsgefühl von Fahrgästen und PassantInnen zu steigern.

Medienberichte

Durch Medienberichte über Kriminalitätsdelikte im öffentlichen Personennahverkehr fühlen sich die Fahrgäste in ihrer Sicherheit irritiert. Diese Beeinträchtigung kann dazu führen, dass sie den öffentlichen Personenverkehr nur mehr eingeschränkt oder gar nicht mehr benützen (vgl. FLEGE, 2013, S.3). Da Fahrgäste das Risiko, Opfer einer Straftat zu werden, nicht auf Grund von Statistikdaten bemessen können, stützen sie sich dabei – großteils unbewusst - auf ihnen verfügbare Informationen, das heißt Zeitungsberichte, Fernseh- und Radiosendungen (vgl. FORSBLOM, 2006, S.2). Durch Medienberichte wird vor allem das Sicherheitsempfinden von Frauen und älteren Personen, das heißt von ohnehin eher sensiblen Bevölkerungsgruppen, negativ beeinflusst (vgl. DOST, 2003, S.28). Lokale Tageszeitungen und Fernseh- und Radiosender, die über Vorfälle in unmittelbarer Nähe berichten sowie Reportagen, bei denen Kriminalität sehr detailliert und wirklichkeitsgetreu dargestellt wird, sind jene Medienformate, deren Einfluss auf die Entwicklung von Kriminalitätsfurcht besonders groß ist (vgl. LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN, 2006, S.7).

4.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann man sagen, dass der Großteil der zuvor genannten Einflussfaktoren sowohl beim Zugang zu als auch beim Aufenthalt in einer S-Bahn Station von Bedeutung für das Sicherheitsempfinden sind. In anderen Worten gesagt bedeutet dies, dass der Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden auf der gesamten Wegekette besteht und dass es

daher das Ziel sein muss, dass sich die Fahrgäste sowohl beim Zugang als auch beim Aufenthalt sicher fühlen. Diese Aufgabe wird zweifellos durch das von Person zu Person unterschiedliche subjektive Empfinden erschwert. Im folgenden Kapitel erfolgt nach einer kurzen allgemeinen Einleitung über das Wiener S-Bahn Netz die Auswahl und Darstellung jener S-Bahn Stationen, an denen im folgenden die Befragung der Fahrgäste durchgeführt wird.

5 Das S-Bahn Netz im Großraum Wien: Auswahl und Charakteristik der untersuchten Stationen

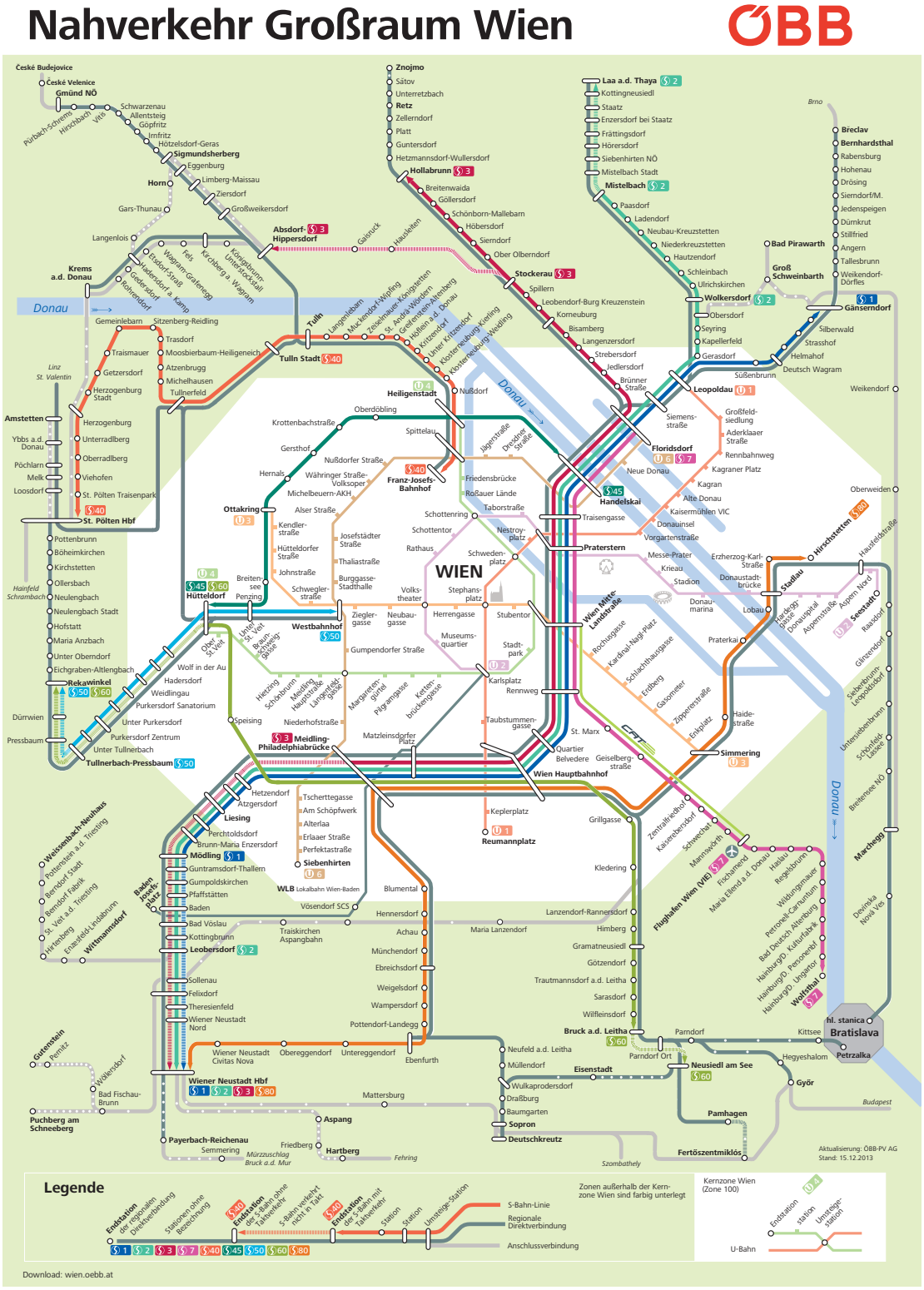
Das folgende Kapitel beeinhaltet einen kurzen Überblick über das S-Bahn Netz im Großraum Wien sowie die Auswahl und Beschreibung jener S-Bahn Stationen, an denen im Kapitel 6 Fahrgastbefragungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden durchgeführt werden.

5.1 S-Bahn Netz im Großraum Wien

Die S-Bahn im Großraum Wien besteht aus insgesamt neun Linien (S1, S2, S3, S7, S40, S45, S50, S60, S80) und bietet einerseits innerhalb Wiens, besonders aber als Anbindung des Wiener Umlands wichtige Verbindungen, die an einem normalen Werktag von durchschnittlich 300.000 Fahrgästen genutzt werden (vgl. ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN, 2014b). Wie in Abbildung 4 zu erkennen ist, wird der durch die Wiener Linien betriebene öffentliche Personennahverkehr in der Stadt Wien durch die S-Bahn ergänzt, die von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) betrieben wird und Mitglied im Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) ist (vgl. SCHNELLBAHN WIEN, 2014). Das Wiener S-Bahn Netz besteht aus der zwischen den Stationen Floridsdorf und Meidling liegenden Stammstrecke, die von den S-Bahn Linien S1, S2, S3 und S7 mit jeweils verschiedenen Außenstrecken bedient wird, der Vorortelinie S45 sowie den Radialstrecken S40, S50, S60 und S80. Der Grundtakt der S-Bahn Linien ist unterschiedlich und liegt zwischen 10 und 60 Minuten. Verdichtet wird der Grundtakt teilweise durch die Streckenführung von mehreren S-Bahn Linien auf einem Abschnitt und die abbschnittsweise gemeinsame Führung von S-Bahnen und Regionalzügen auf einem Gleiskörper. Um die Attraktivität der S-Bahn für PendlerInnen zu gewährleisten, wird der Grundtakt in den Morgen- und Abendstunden verdichtet, eine reduziert wird der Takt an Sonn- und Feiertagen (vgl. SCHWANDL, 2006, S.121f).

Mit dem von der ÖBB zur Verfügung gestellten Angebot, so kann zusammenfassend gesagt werden, ist die Wiener S-Bahn, gemeinsam mit dem Netz der Wiener Linien ein bedeutender Bestandtteil des öffentlichen Personennahverkehrs in der Bundeshauptstadt und darüber hinaus.

Abbildung 4: Nahverkehr Großraum Wien



Quelle: Österreichische Bundesbahnen, 2014a

5.2 Auswahl der untersuchten S-Bahn Stationen

Die Auswahl jener S-Bahn Stationen, die im Folgenden näher untersucht werden, erfolgt hauptsächlich auf Grund ihrer Lage, ihrer Funktion, der Fahrgastfrequenz sowie teilweise auf Grund ihres Images. Es wird versucht, das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste an drei S-Bahn Stationen zu erheben, die sehr unterschiedlich sind, um verschiedene Gegebenheiten wie zum Beispiel eine Station mit sehr hoher Fahrgastfrequenz und eine mit sehr niedriger Fahrgastfrequenz zu untersuchen und daraus möglicherweise entstehende Auswirkungen auf die subjektive Sicherheit der Fahrgäste zu eruieren. Die Wahl fiel auf die S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern.

Breitensee und Bisamberg sind zwei reine S-Bahn Stationen ohne multifunktionale Ausstattung. Der Unterschied zwischen den beiden Stationen ist ihre Lage: Die unter Denkmalschutz stehende Station Breitensee befindet sich in Penzing, dem 14. Wiener Gemeindebezirk, die Station liegt etwas tiefer als das Niveau der Umgebung und der nördliche Ausgang liegt in einer Grünzone. Die Umgebung ist geprägt von gründerzeitlicher Blockrandbebauung, die teilweise auch mit neueren, hauptsächlich kommunalen Wohnanlagen vermischt sind. Nördlich der Station befindet sich die Straßenbahnhaltestelle der Linie 49. Im Gegensatz zur Station Breitensee, die im städtischen Umfeld liegt, befindet sich die S-Bahn Station Bisamberg in einem von Einfamilienhaussiedlungen geprägten Gebiet, das im Speckgürtel nördlich von Wien liegt. Die beiden Stationen Breitensee und Bisamberg wurden deswegen für eine nähere Untersuchung ausgewählt, weil sie beide reine S-Bahn Stationen sind, sich aber auf Grund der sie umgebenden Siedlungsstruktur und Infrastruktur maßgeblich voneinander unterscheiden.

Weiters erfolgt die Untersuchung des Bahnhofs Praterstern, der sich von den räumlichen und funktionalen Gegebenheiten und besonders der Frequenz der Fahrgäste stark von den S-Bahn Stationen Breitensee und Bisamberg abgrenzt:

Der Bahnhof Wien Praterstern ist ein Beispiel für einen innerstädtischen multifunktionalen Durchgangsbahnhof, der als einer der wichtigsten Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten in Wien fungiert. Ein wesentlicher Unterschied des

Bahnhofs Wien Praterstern zu den beiden anderen untersuchten S-Bahn Stationen ist sein Image.

Die Analyse der S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern besteht aus zwei Teilen:

1. **Raumanalyse:** An Hand einer Karte soll die Lage der Station im städtischen Kontext dargestellt und analysiert werden und Innen- und Außenräume der Station wie Eingangsbereiche, Treppenhäuser/Rolltreppen, Lifte, Bahnsteige, Aufenthaltsbereiche am Bahnsteig, Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe, Schalter- und Fahrkartenautomaten, Fahrradabstellanlagen, Durchgänge et cetera sollen mit Hilfe von Fotos, die allesamt von der Verfasserin gemacht wurden, veranschaulicht werden.
2. **Analyse von Rechercheergebnissen und Medien:** Durch die Darstellung von Bedienungsfrequenz, der Anzahl der täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste, des Stationsplans, der objektiven Sicherheit und einer Medienanalyse wird versucht, ein umfassendes Bild von der untersuchten S-Bahn Station zu geben. Als Quelle dieser Informationen dienen Fahrpläne, Pressemeldungen der Stadt Wien sowie die Analyse von Medien. Von der ÖBB wurden dankenswerterweise Zahlen zu den täglich in der Station ein- und aussteigenden Fahrgästen und zu angezeigten Delikten zur Verfügung gestellt, sowie die Recherche nach Stationsplänen im Archiv der ÖBB ermöglicht.

In den nächsten Unterkapiteln werden die ausgewählten S-Bahn Stationen vorgestellt und analysiert.

5.2.1 Breitensee

Im Folgenden wird der räumliche Kontext, in dem die S-Bahn Station Breitensee liegt, diskutiert und die Ergebnisse von Recherche und Medienanalyse erläutert.

Raumanalyse

Die S-Bahn Station Breitensee befindet sich im 14. Wiener Gemeindebezirk Penzing und ist Haltestelle für die Schnellbahnlinie 45, die auch Vorortelinie genannt wird und die zwischen Handelskai und Hütteldorf verkehrt. Die Station wurde im Stil Otto Wagners 1898 erbaut und steht heute unter Denkmalschutz. Die folgende Abbildung 5 soll einen Überblick über die Lage und Umgebung der S-Bahn Station geben, die im folgenden näher erläutert wird.

Abbildung 5: Lage und Umgebung S-Bahn Station Breitensee

Quelle: STADT WIEN, 2014c; eigene Bearbeitung

Die S-Bahn Station Breitensee ist über die zwei Zugänge Hütteldorfer Straße und Märzstraße erreichbar. Der nördliche Zugang liegt beim Ludwig-Zatzka-Park und führt zur Hütteldorfer Straße, an der sich auch die Straßenbahnstation Breitensee befindet, an der die Straßenbahnlinie 49 hält. Die Gleisanlagen der S-Bahn Station Breitensee sind – wie die meisten der Vorortelinie – tiefer als das Niveau der Umgebung (siehe Abbildung 6) und diese sind vom nördlichen Eingang durch ein Treppenhaus und einen Aufzug erreichbar (siehe Abbildung 7 und Abbildung 8), am südlichen Eingang (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10) ist der barrierefreie Zugang mangels Lift nicht gewährleistet.

Abbildung 6: Bahnsteig 1, Breitensee

Abbildung 7: Lift im Eingangsbereich Richtung Hütteldorfer Straße, Breitensee

Abbildung 8: Treppen Zugang Hütteldorfer Straße, Breitensee

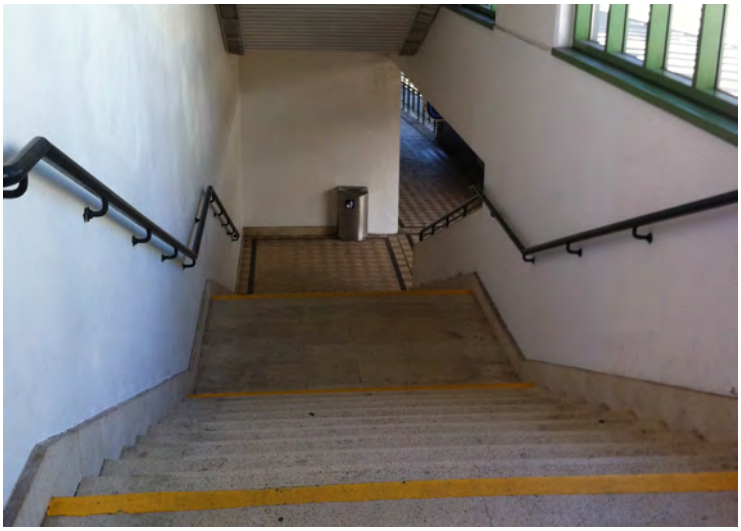
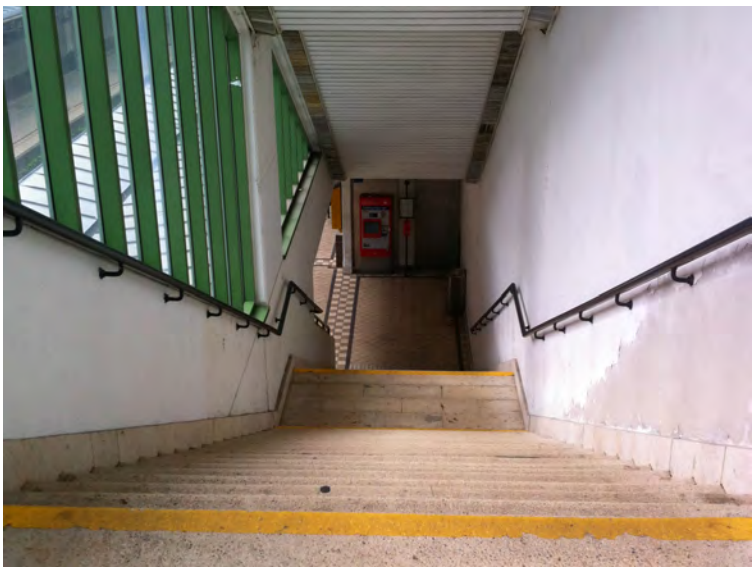


Abbildung 9: Aufgang Märzstraße, Breitensee

Abbildung 10: Treppen Zugang Märzstraße, Breitensee



Die S-Bahn Station Breitensee ist nicht durch Personal der ÖBB besetzt: Zum Kauf von Fahrkarten stehen drei Fahrkartenautomaten, einer im nördlichen Eingangsbereich der Station (siehe Abbildung 11) sowie jeweils einer an den beiden Bahnsteigen, zur Verfügung. An den sich gegenüberliegenden Bahnsteigen befindet sich neben analogen Fahrplänen jeweils eine digitale Anzeigetafel, die Informationen über die Abfahrtszeit der nächsten S-Bahn bereitstellt.

Abbildung 11: Eingangsbereich Richtung Hütteldorfer Straße, Breitensee

Im Eingangsbereich des Stationsgebäudes befindet sich ein “Asian Noodles” Bistro, welches zum Zeitpunkt der Fahrgastbefragung eröffnet wurde (siehe Abbildung 12). Weitere Flächen, die von Einzelhandels- oder Gastronomiebetrieben genützt werden könnten, stehen in der Station nicht zur Verfügung.

Abbildung 12: „Asian Noodles“ Bistro im Eingangsbereich Richtung Hütteldorfer Straße, Breitensee

Sowohl vor dem südlichen Aufgang zur Märzstraße als auch vor dem nördlichen Eingangsbereich zur Station befinden sich vier Wiener Bügel zum Abstellen von Fahrrädern (siehe Abbildung 13 und Abbildung 14). Die Auslastung dieser Bügel ist während der Erhebung in der Station jedoch gering.

Abbildung 13: Fahradabstellanlage Aufgang Märzstraße, Breitensee

Abbildung 14: Fahrradabstellanlage vor Stationseingang Hütteldorfer Straße, Breitensee

Der Weg vom Ausgang Hütteldorfer Straße zur Straßenbahnstation der Linie 49, die auf der der Hütteldorfer Straße liegt, führt durch ein Grünanlage (siehe Abbildung 15 und Abbildung 16). Nördlich der Straßenbahnstation befindet sich die General Körner-Kaserne.

Abbildung 15: Grünanlage zwischen S-Bahn Station Breitensee und Straßenbahnstation Breitensee

Abbildung 16: Straßenbahnstation Breitensee

Die Umgebung der Station ist von gründerzeitlicher Blockrandbebauung geprägt, die teilweise auch mit neueren, hauptsächlich kommunalen Wohnanlagen vermischt ist. An der Hütteldorfer Straße gibt es eine Erdgeschoßnutzung durch Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe (siehe Abbildung 17), abseits der Hütteldorfer Straße dominieren reine Wohngebäude, deren Erdgeschoßzonen oft leer stehen (siehe Abbildung 18, Abbildung 19 und Abbildung 20).

Abbildung 17: Erdgeschoßnutzung Hütteldorfer Straße, Breitensee

Abbildung 18: Leerstehendes Erdgeschoß Drechslergasse, Breitensee

Abbildung 19: Leerstehendes Erdgeschoß Amortgasse, Breitensee

Abbildung 20: Leerstehendes Erdgeschoß Missindorfstraße, Breitensee

Direkt beim nördlichen Ausgang der S-Bahn Station Breitensee befindet sich der Ludwig-Zatzka-Park, der Sitzgelegenheiten bietet und über einen extra eingezäunten Bereich, der als Kinderspielplatz dient, verfügt (siehe Abbildung 21 und Abbildung 22).

Abbildung 21: Ludwig-Zatzka-Park, Breitensee

Abbildung 22: Eingezäunter Kinderspielplatz im Ludwig-Zatzka-Park, Breitensee

Analyse von Rechercheergebnissen und Medien

Die im Rahmen der Recherche eruierten Informationen wie (Fahrgast-) Frequenzen, dem Stationsplan und der objektiven Sicherheit werden hier, ebenso wie die Ergebnisse der Medienanalyse, dargestellt.

Bedienungsfrequenz

Von Montag bis Freitag halten täglich 215 Züge der S-Bahn Linie 45 in der S-Bahn Station Breitensee. Die Intervalle liegen zwischen 10 Minuten tagsüber und 15 Minuten zu Nebenverkehrszeiten (siehe Tabelle 3). An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird die S-Bahn Station Breitensee zwischen 05.20 und 00:20 jeweils in beide Fahrtrichtungen im 15 Minuten Intervall bedient.

Tabelle 3: Fahrplan S-Bahn Linie 45, Breitensee

S45 Abfahrt Richtung Wien Hütteldorf	S45 Abfahrt Richtung Wien Handelskai
04:50 – 05:50 (alle 15 Minuten)	04:50 – 05:50 (alle 15 Minuten)
05:59 – 18:59 (alle 10 Minuten)	06:06 – 19:06 (alle 10 Minuten)
19:07	
19:20 – 00:20 (alle 15 Minuten)	19:20 – 00:20 (alle 15 Minuten)

Quelle: ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN, 2013e; eigene Bearbeitung

Fahrgastfrequenz

Die Anzahl der Fahrgäste, die täglich an der S-Bahn Station Breitensee ein- und aussteigen, liegt nach Auskunft der ÖBB bei 4.000 bis 4.500 (vgl. FELLNER, 2014).

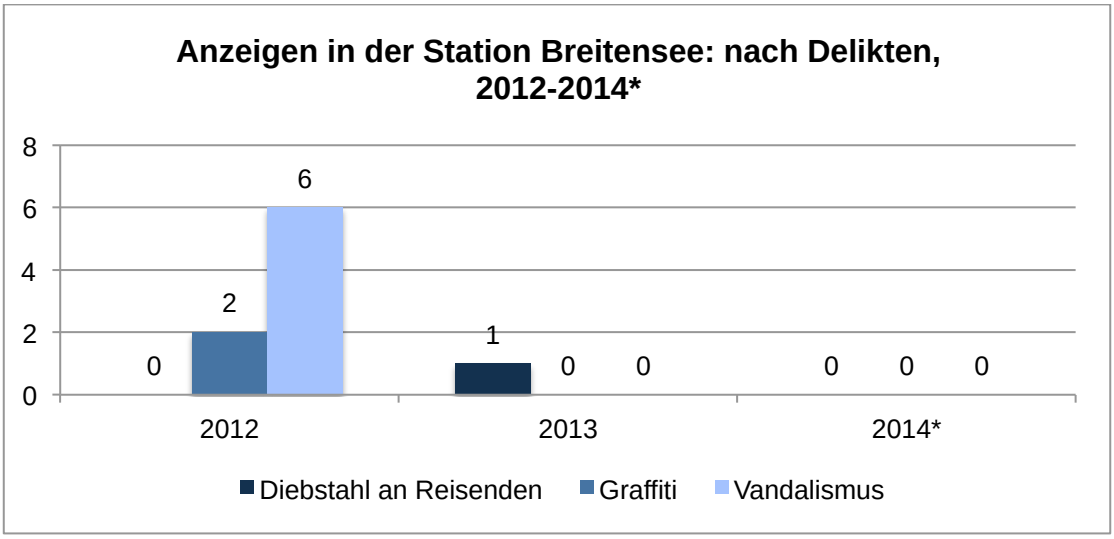
Stationsplan

Im Anhang auf Seite 228 wird die S-Bahn Station auf einem Plan aus dem Jahr 1983 mit Blick Richtung Westen und einem Vertikalschnitt der Station aus dem Jahr 1982 dargestellt. Neuere Pläne für die S-Bahn Station Breitensee liegen - nach intensiver Recherche im Archiv der ÖBB Infrastruktur Bau AG – nicht auf.

Objektive Sicherheit

Abbildung 23, die mit von den ÖBB zur Verfügung gestellten Daten erstellt wurde, zeigt, dass die Anzahl der Delikte in der S-Bahn Station Breitensee relativ gering ist. Diebstahl an Reisenden wurde im Jahr 2013 lediglich einmal angezeigt, die Anbringung von Graffiti zweimal im Jahr 2012. In diesem Jahr wurden außerdem sechs Fälle von Vandalismus registriert. Im Jahr 2014 wurden bis Ende Mai keine Delikte verzeichnet.

Abbildung 23: Anzeigen in der Station Breitensee: nach Delikten, 2012-2014*



2014*: bis Ende Mai 2014

Quelle: MOORMANN, 2014; eigene Bearbeitung

Medien

Bei der Recherche nach Medienbeiträgen zur S-Bahn Station Breitensee konnte ein Artikel in der Tageszeitung “Heute” vom 30.07.2014 gefunden werden, in dem über ein defektes Wasserableitungsrohr in der Station berichtet wird. Dieser einzige Medienbericht über die S-Bahn Station

Breitensee lässt jedoch keine Auswirkungen auf das sujektive Sicherheitsempfinden erwarten.

5.2.2 Bisamberg

Im Mittelpunkt dieses Unterkapitels steht die Diskussion des räumlichen Kontexts und der Rechercheergebnisse der S-Bahn Station Breitensee.

Raumanalyse

Die S-Bahn Station Bisamberg befindet sich nördlich von Wien im politischen Bezirk Korneuburg, genauer im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Langenzersdorf. Angebunden wird die Station von der S-Bahn Linie 3, die von Wien Meidling Richtung Stockerau fährt. Die Fahrtzeit von Wien Meidling nach Bisamberg beträgt 38 Minuten, von Stockerau nach Bisamberg 15 Minuten. Regionalzüge, die auf dieser Strecke verkehren, halten in der Station Bisamberg nicht. Wie auf Abbildung 24 erkennbar, verläuft westlich der S-Bahn Station Bisamberg die A22, die Donauufer Autobahn. Siedlungsgebiete, die hauptsächlich aus Einfamilienhäusern bestehen, liegen südlich der S-Bahn Station. Die Bebauung ist als beinahe durchgängig bis zum Zentrum von Langenzersdorf zu bezeichnen. Im Nordosten der Station Bisamberg gibt es einzelne Straßen mit Einfamilienhäusern, grundsätzlich dominieren jedoch landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Abbildung 24: Lage und Umgebung S-Bahn Station Bisamberg

Quelle: BING Maps, 2014; eigene Bearbeitung

Die S-Bahn Station Breitensee besteht aus zwei sich gegenüberliegenden Bahnsteigen, die durch die Gleisanlagen voneinander getrennt sind (siehe Abbildung 25).

Abbildung 25: Bahnsteig 1, Bisamberg

Die S-Bahn Station Bisamberg ist nicht durch Personal besetzt: Es gibt einen Fahrkartenautomat, welcher sich im Unterstand auf Bahnsteig 1 (siehe Abbildung 26 und Abbildung 27) befindet. Sowohl vor, als auch in diesem Unterstand gibt es Sitzgelegenheiten für wartende Fahrgäste. In der S-Bahn Station Bisamberg gibt es keine digitale Information über Abfahrts- und Ankunftszeiten der S-Bahn, es befinden sich analoge Fahrpläne im Stationsbereich.

Abbildung 26: Unterstand Bahnsteig 1, Bisamberg

Abbildung 27: Fahrkartenautomat im Unterstand auf Bahnsteig 1, Bisamberg

Von Bahnsteig 1 kommend gibt es nur einen Abgang “Unter den Mühlen”, welcher südlich von der Station wegführt (siehe Abbildung 28 und Abbildung 29) und an dessen Einmündung in die Straße ein Fahrradabstellplatz ist.

Abbildung 28: Bahnsteig 1, Abgang „An den Mühlen“ (1), Bisamberg

Abbildung 29: Bahnsteig 1, Abgang „An den Mühlen“ (2), Bisamberg

Der Weg von Bahnsteig 1 in Richtung Bahnsteig 2 und dem Siedlungsgebiet rund um Tuttenhofstraße, Mühlweg, Anton-Hanak Gasse und Korneuburger Straße führt durch die Unterführung (siehe Abbildung 30).

Abbildung 30: Unterführung, Bisamberg

Am Bahnsteig 2 der S-Bahn Station Bisamberg gibt es neben Sitzgelegenheiten im Freien einen transparenten, nach vorne hin offenen Unterstand mit Bänken (siehe Abbildung 31).

Abbildung 31: Unterstand Bahnsteig 2, Bisamberg

Am Bahnsteig 2 gibt es zwei Zu- beziehungsweise Abgänge: “An den Mühlen” und “Tuttenhofstraße”. Der Abgang “An den Mühlen” führt als Weg durch stark wuchernde Sträucher hindurch zur Straße, wo sich auch eine der drei Fahrradabstellanlagen der Station befindet (siehe Abbildung 32, Abbildung 33 und Abbildung 34).

Abbildung 32: Bahnsteig 2, Abgang „An den Mühlen“ (1), Bisamberg

Abbildung 33: Bahnsteig 2, Abgang „An den Mühlen“ (2), Bisamberg

Abbildung 34: Fahrradabstellanlage, Abgang „An den Mühlen“, Bisamberg

Der zweite Abgang, der lediglich vom Bahnsteig 2 wegführt, ist jener in Richtung “Tuttenhofstraße” (siehe Abbildung 35 und Abbildung 36). Der Abgang ist mit einer Verschwenkung des Weges vom Bahnsteig weg ähnlich konzipiert wie die anderen beiden Abgänge in Richtung “An den Mühlen”. Direkt hinter der Lärmschutzwand befinden sich eine weitere Fahrradabstellanlage, die gemeinsam mit den beiden anderen Abstellplätzen Platz für 23 Fahrräder bietet (vgl. ÖBB, 2014c).

Abbildung 35: Bahnsteig 2, Abgang „Tuttenhofstraße“ (1), Bisamberg

Abbildung 36: Bahnsteig 2, Abgang „Tuttenhofstraße“ (2), Bisamberg

Abbildung 37: Fahrradabstellanlage, Abgang „Tuttenhofstraße“, Bisamberg

Analyse von Rechercheergebnissen und Medien

Im Folgenden werden Rechercheergebnisse wie die (Fahrgast-) Frequenz, der Stationsplan und Zahlen zur objektiven Sicherheit gemeinsam mit den Ergebnissen der Medienanalyse dargestellt.

Bedienungsfrequenz

An der S-Bahn Station Bisamberg halten an einem Werktag 84 Züge der S-Bahn Linie 3. In den Morgenstunden ist das Intervall verdichtet, tagsüber und in den Abendstunden beträgt das Intervall 30 Minuten (siehe Tabelle 4). An Sonn- und Feiertagen ist das bestehende Angebot in der Früh stark eingeschränkt, tagsüber bestehen dieselben Intervalle wie an Werktagen.

Tabelle 4: Fahrplan S-Bahn Linie 3, Bisamberg

<table>
<tr><th>S3 Abfahrt Richtung Wien Meidling</th><th>S3 Abfahrt Richtung Stockerau</th></tr>
<tr><td>04:59</td><td>04:48</td></tr>
<tr><td>05:32</td><td>05:04</td></tr>
<tr><td>06:02</td><td>05:19</td></tr>
<tr><td>06:26</td><td>05:33</td></tr>
<tr><td>06:32</td><td>05:52</td></tr>
<tr><td>07:02</td><td>06:25</td></tr>
<tr><td>07:25</td><td>06:34</td></tr>
<tr><td rowspan="3">07:32
–
23.02

(alle 30 Minuten)</td><td>06:43</td></tr>
<tr><td rowspan="2">06:55
–
23.25

(alle 30 Minuten)</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td>00.02</td><td>00:25</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedienung nur an Werktagen</td></tr>
</table>

Quelle: ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN, 2013c; eigene Bearbeitung

Fahrgastfrequenz

Laut Auskunft der ÖBB liegt die Fahrgastfrequenz für die S-Bahn Station Bisamberg bei 300 bis 350 Personen am Tag (vgl. FELLNER, 2014).

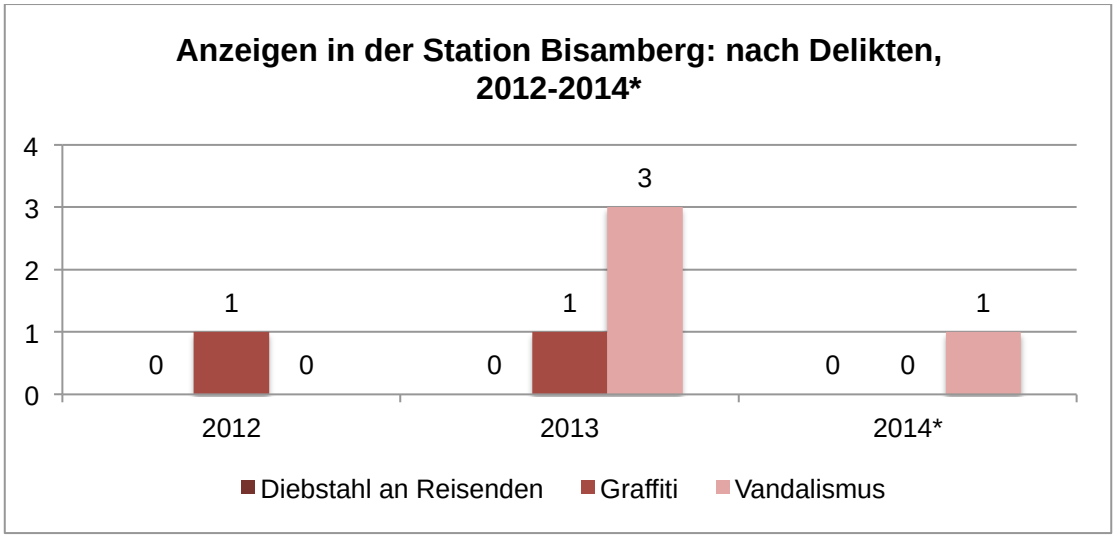
Stationsplan

Im Anhang auf Seite 229 befindet sich ein Stationsplan aus dem Jahr 1988, der von der ÖBB Infrastruktur Bau AG zur Verfügung gestellt wurde. Ein neuerer Plan war im Archiv der ÖBB leider nicht ausfindig zu machen.

Objektive Sicherheit

Die folgende Abbildung 38 gibt einen Überblick über die Anzahl der angezeigten Delikte in den Jahren 2012, 2013, sowie den ersten fünf Monaten im Jahr 2014. In den erwähnten Jahren wurde in der S-Bahn Station Bisamberg kein Diebstahl an Fahrgästen angezeigt. 2012 und 2013 wurde jeweils ein Fall von Graffiti registriert, und wegen Vandalismus gab es im Jahr 2013 drei und in den ersten fünf Monaten des Jahres 2014 eine Anzeige.

Abbildung 38: Anzeigen in der Station Bisamberg: nach Delikten, 2012-2014*



2014*: bis Ende Mai 2014

Quelle: MOORMANN, 2014; eigene Bearbeitung

Medien

Eine Recherche in den gängigen Medien zu Berichten über die S-Bahn Station Bisamberg seit November 2009 hat zu keinen Ergebnissen geführt.

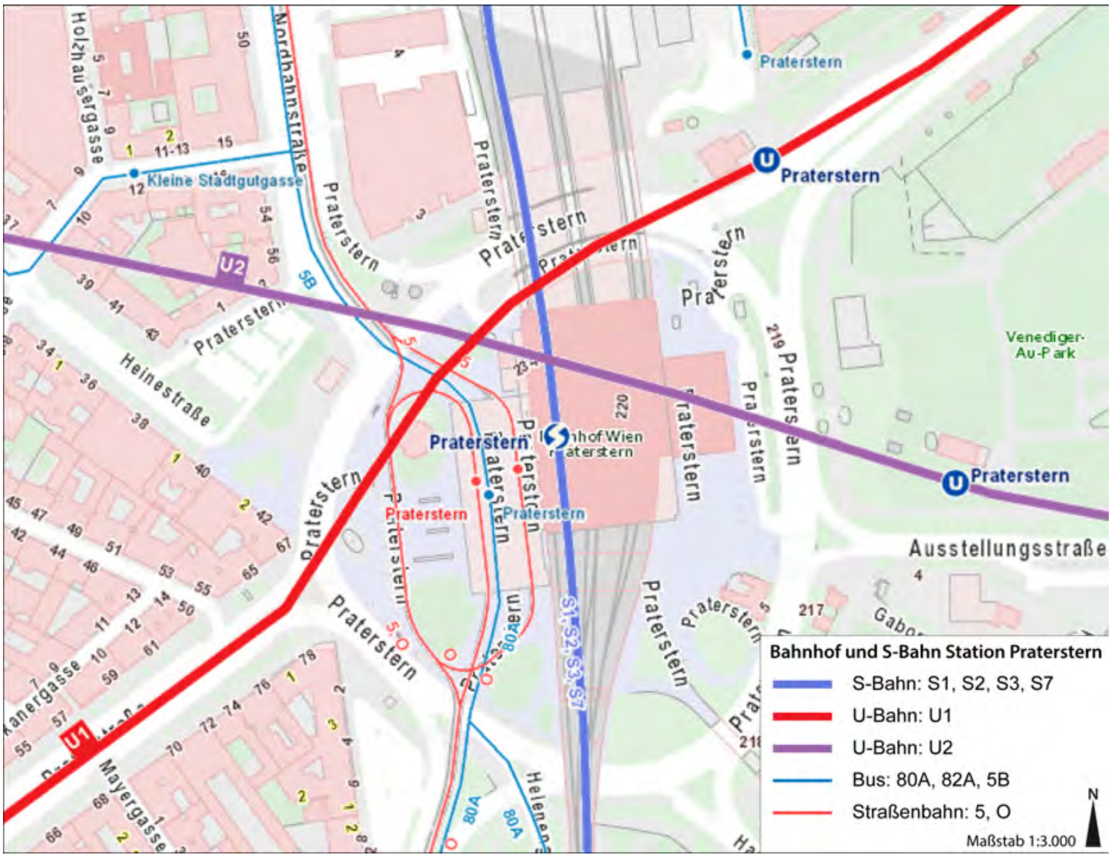
5.2.3 Praterstern

Im Folgenden wird zuerst der räumliche Kontext und die verkehrliche Erschließung des Bahnhofs Praterstern erörtert und anschließend die Ergebnisse von Recherche und Medienanalyse dargestellt.

Raumanalyse

Die Bahnhof Wien Praterstern liegt im 2. Wiener Gemeindebezirk und ist ein Durchgangsbahnhof, der als (End-) Haltestelle von vier S-Bahn Linien der Stammstrecke (S1, S2, S3, S7), zwei U-Bahnlinien (U1, U2), zwei Straßenbahnlinien (O, 5), drei Autobuslinien (80A, 82A, 5B), zwei Nightline-Linien (N25, N29) sowie mehreren Regionalzügen fungiert und einer der bedeutendsten Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs in Wien ist. Die folgende Abbildung 39 zeigt die Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs am Bahnhof Wien Praterstern.

Abbildung 39: Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Wien-Praterstern

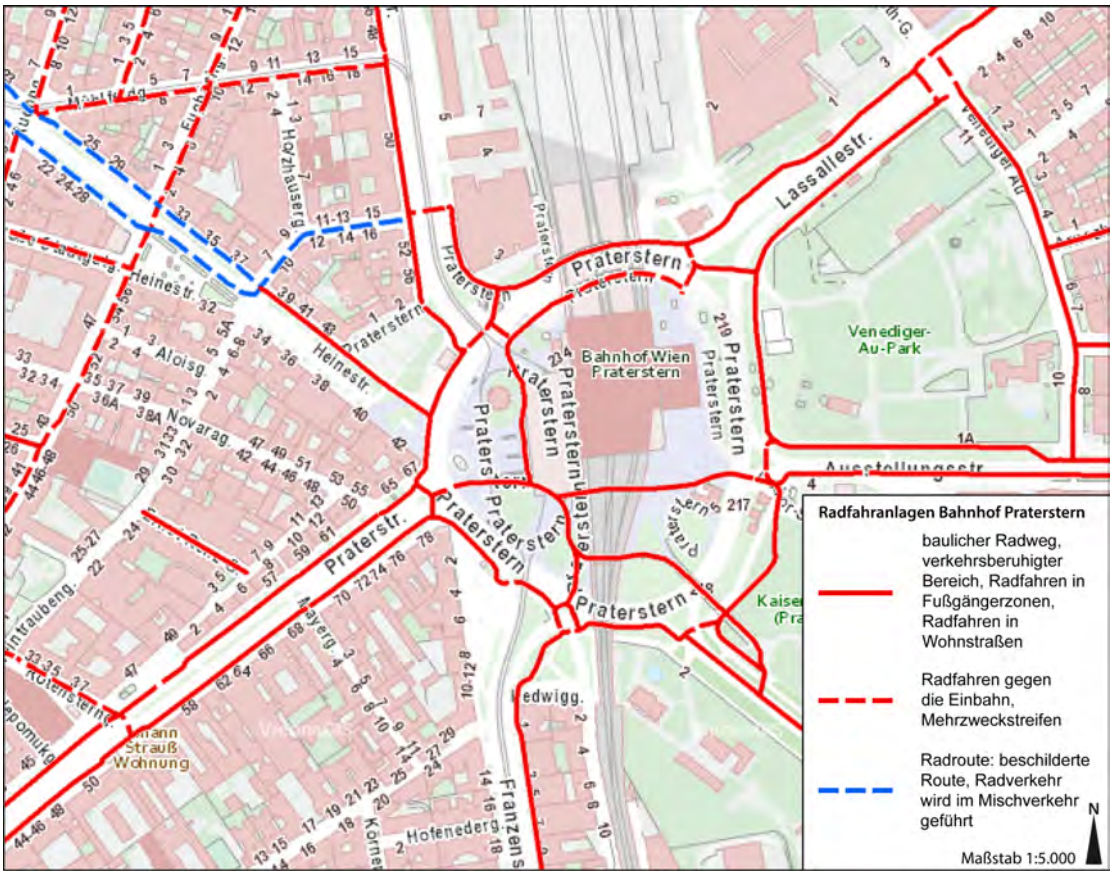


Quelle: STADT WIEN, 2014c; eigene Bearbeitung

Auch für den motorisierten Individualverkehr stellt der Kreisverkehr am Praterstern, der um den Bahnhof Wien Praterstern führt, mit den fünf Straßen Nordbahnstraße, Lassallestraße, Ausstellungsstraße, Franzensbrückenstraße und Praterstraße einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt dar, an dem der durchschnitliche tägliche Verkehr an Werktagen Schätzungen zufolge bei rund 120.000 KFZ liegt (vgl. GADERER ET AL., 2012, S.78).

Ergänzt wird das Angebot für Individualverkehr durch Radfahranlagen, die im Zuge des Umbaus rund um den Praterstern neu organisiert wurden und den Praterstern in Richtung Lassallestraße, Ausstellungsstraße, Prater Hauptallee, Praterstraße, Heinestraße Franzensbrückenstraße und Nordbahnstraße anbinden (siehe Abbildung 40).

Abbildung 40: Radwegenetz Praterstern

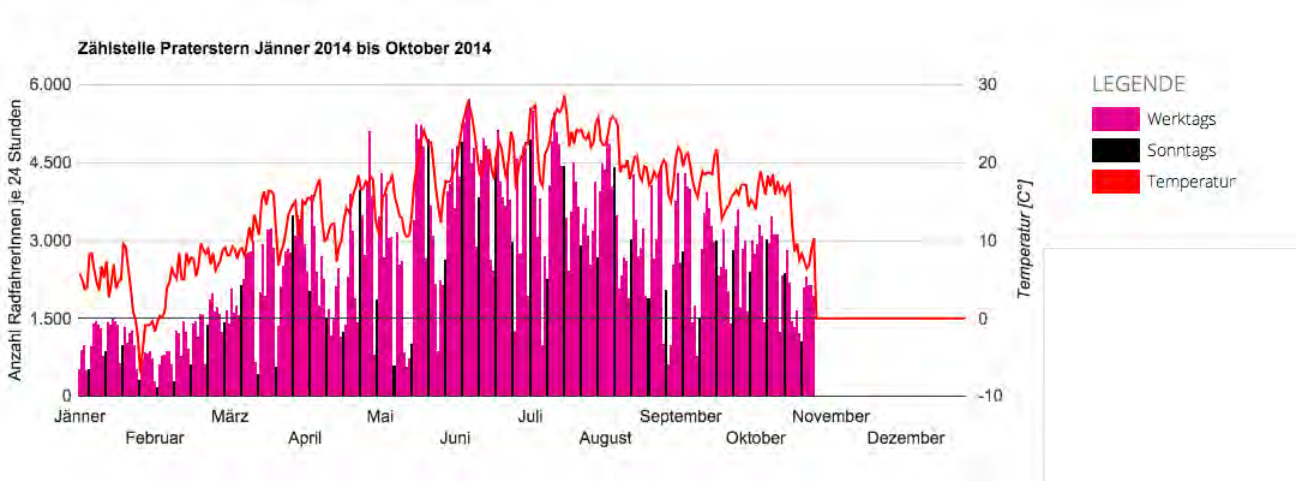


Quelle: STADT WIEN, 2014c; eigene Bearbeitung

Abbildung 41 zeigt die Anzahl der RadfahrerInnen an der Zählstelle Praterstern zwischen Jänner und Oktober 2014. Die Lage des Pratersterns zwischen Donauinsel und dem 1. Bezirk sowie das angrenzende

Vergnügungs- und Naherholungsgebiet tragen dazu bei, dass die Anzahl der RadfahrerInnen hoch ist und in den Sommermonaten immer wieder rund 4.500 RadfahrerInnen pro Tag an der Zählstelle am Praterstern gemessen werden.

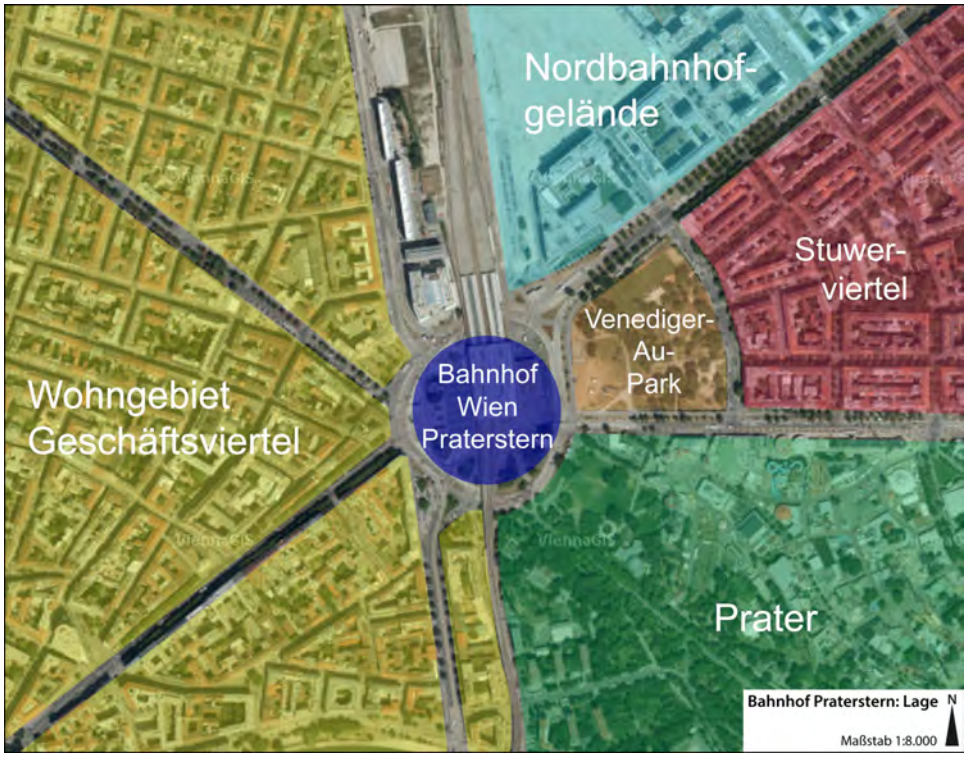
Abbildung 41: Anzahl RadfahrerInnen Jänner 2014 – Oktober 2014, Zählstelle Praterstern



Quelle: NAST CONSULTING, 2014

Einen Überblick über den städtischen Kontext, in dem der Bahnhof Wien Praterstern eingebettet ist, soll Abbildung 42 geben. Östlich an den Praterstern angrenzend befindet sich der Venediger-Au-Park mit dem anschließenden Stuwerviertel und der Prater, der sowohl Vergnügungspark als auch Naherholungsbereich ist. Im Norden des Pratersterns befindet sich das ehemalige Areal des Nordbahnhofs, das eines der größten innerstädtischen Entwicklungszonen Wiens darstellt. Die Bebauung des 85 Hektar großen Geländes mit rund 10.000 Wohnungen und 20.000 Arbeitsplätzen ist bis 2025 vorgesehen (vgl. STADTENTWICKLUNG WIEN, 2014). Im Westen an den Praterstern angrenzend liegen Wohngebiete und Geschäftsviertel in hauptsächlich gründerzeitlicher Bebauung. Diese werden als Hauptverkehrsachsen durch die Praterstraße und die Heinestraße erschlossen.

Abbildung 42: Bahnhof Wien-Praterstern im städtischen Kontext



Quelle: STADT WIEN, 2014c; eigene Bearbeitung

Der westliche Eingangsbereich des Bahnhofs Praterstern wird, gemeinsam mit den sich dort befindenden Straßenbahn- und Bushaltestellen, seit dem Umbau von einem Flugdach geschützt (siehe Abbildung 43). Der Bereich zwischen dem westlichen U-Bahn Aufgang sowie dem Eingangsbereich zur Bahnhofshalle (siehe Abbildung 44) wird häufig als Aufenthaltsort von marginalisierten Personen benutzt.

Abbildung 43: Überdachter Bahnhofsvorplatz Praterstern

Abbildung 44: Bereich zwischen U1 Abgang und Eingang zur Bahnhofshalle, Praterstern

Etwas westlich des Flugdachs befindet sich der Vorplatz der Station mit Sitzgelegenheiten, die im Zuge des Umbaus aufgestellt wurden (siehe Abbildung 45). Im Hintergrund der Abbildung ist die ehemalige Polizeistation zu sehen, die seit Herbst 2014 aufgrund des Umzugs der Polizei in die Lassallestraße 1 leer steht (vgl. WIENER BEZIRKSZEITUNG, 2014).

Abbildung 45: Westlicher Bahnhofsvorplatz mit ehemaliger Polizeistation im Hintergrund, Praterstern

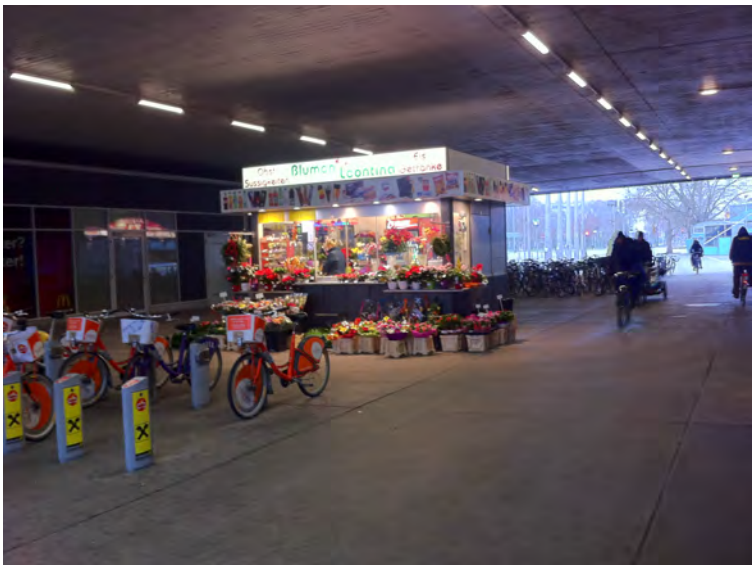
Neben dem westlichen Eingang gibt es, vom Prater oder der Veranstaltungslocation Fluc kommend, auch einen östlichen Zugang zum Bahnhof Praterstern (siehe Abbildung 46).

Abbildung 46: Östlicher Bahnhofsvorplatz, Praterstern

Zwischen dem westlichen und dem östlichen Bahnhofsvorplatz gibt es etwas südlich der Station zwei Durchgänge, die für den nicht-motorisierten Individualverkehr angelegt wurden. Einer der Durchgänge ist relativ schmal und nur für FußgängerInnen gedacht, der andere ist breit angelegt,

beherbergt eine CityBike-Station, einen Blumenladen, Imbissläden sowie Fahrradabstellanlagen (“Wiener Bügel”) und ist für die Durchfahrt von RadfahrerInnen geöffnet (siehe Abbildung 47).

Abbildung 47: Durchgang mit CityBike-Station, Blumenladen, Fahrradabstellanlagen, Praterstern



Der östliche Eingang führt zuerst in eine Vorhalle, in dem sich die Abgänge zu den beiden U-Bahn Linien, der Ticketshop der Wiener Linien, die Räumlichkeiten der Stationsaufsicht und ein Running Sushi Restaurant befinden und dann weiter in die Bahnhofshalle (siehe Abbildung 48). In der Mitte der Bahnhofshalle befinden sich Fahrkartenautomaten, analoge Fahrpläne sowie Monitore mit aktuellen Abfahrtszeiten. Neben einer Verkaufsstelle der ÖBB gibt es in der Bahnhofshalle zahlreiche Geschäfte, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe wie eine Bäckerei, zwei Tabakgeschäfte, einen Lebensmittelhandel, einen Friseur, ein Drogeriegeschäft, eine Buchhandlung, eine Bank, eine Filiale eines Mobiltelefonanbieters, ein Blumengeschäft, ein Kaffeehaus und eine Filiale eines Fleischhauers mit Imbiss.

Abbildung 48: Bahnhofshalle, Praterstern

Von der Bahnhofshalle führen jeweils zwei Aufgänge, einer davon mit Rolltreppe (siehe Abbildung 49), auf jeder Seite zu den Bahnsteigen 1-2 und 3-4 (siehe Abbildung 50 und Abbildung 51).

In der Bahnhofshalle gibt es keine Sitzgelegenheiten für Wartende, an den Bahnsteigen befinden sich Bänke und Wartehäuschen aus Glas, in denen sich Fahrgäste aufhalten können.

Abbildung 49: Aufgang von der Bahnhofshalle zu den Bahnsteigen, Praterstern

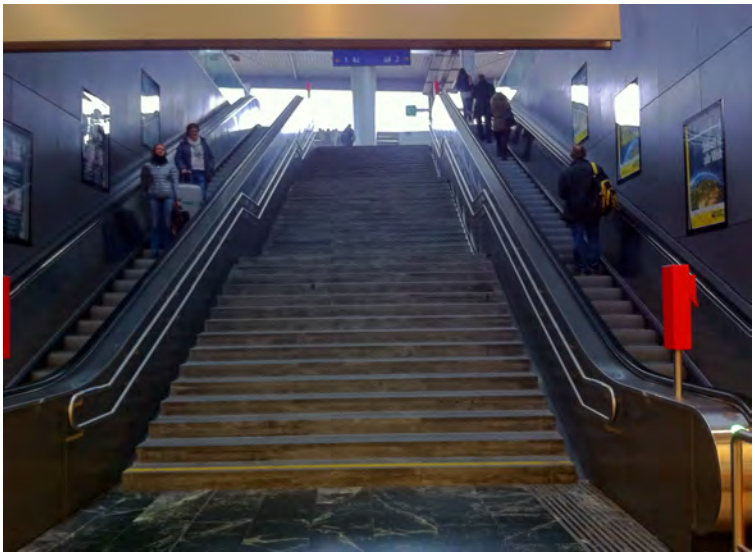


Abbildung 50: Bahnsteig 1, Praterstern

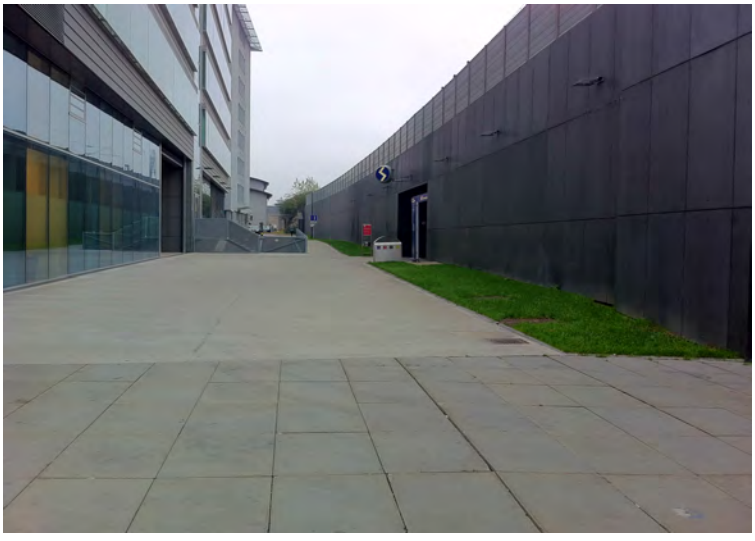
Abbildung 51: Bahnsteig 2, Praterstern

Einen weiteren Zugang zur Station gibt es von der Lassallestraße kommend, der ohne über den Umweg über die Bahnhofshalle zum nördlichen Bereich der Bahnsteige führt (siehe Abbildung 52, Abbildung 53 und Abbildung 54).

Abbildung 52: Ausgang Bahnsteig Richtung Lassallestraße, Praterstern

Abbildung 53: Durchgang Lassallestraße mit Aufgang zu den Bahnsteigen, Praterstern

Abbildung 54: Westlicher Eingangsbereich zum Durchgang und Aufgang Lassallestraße, Praterstern



Analyse von Rechercheergebnissen und Medien

An die Raumanalyse anschließend folgt die Analyse von Rechercheergebnissen, durch deren Erörterung ein umfassendes Bild vom Bahnhof Praterstern gegeben werden soll.

Umbau Bahnhof Praterstern

Der Umbau des Bahnhofs Wien Praterstern erfolgte zwischen 2005 und 2008 im Zuge der Bahnhofsoffensive der ÖBB. Beim Umbau wurde der Bahnhof Praterstern als Haltestelle für S-Bahnen und Regionalzüge mit den Stationen der U-Bahnlinien U1 und U2 sowie der Straßenbahn- und Busstationen "unter einem Dach" vereint. Der komplette Neubau aller Gleisanlagen und der Bahnhofshalle, die insgesamt 1.700 Quadratmeter groß ist, wurde realisiert. In Hochlage über der Bahnhofshalle befinden sich die Bahnsteige der S-Bahnen und Regionalzüge. In diesem Bereich wurde ein lichtdurchlässiges Dach errichtet, das wartende Fahrgäste vor der Witterung schützt (vgl. STADT WIEN, 2008). Auch dem westlichen Ausgang des Bahnhofs Wien Praterstern ist ein 3.500 Quadratmeter großes, gläsernes Flugdach vorgelagert, wodurch Wartende an den sich dort befindenden Bus- und Straßenbahnhaltestellen vor Wind und Wetter geschützt sind, wie man auf der folgenden Abbildung 55 erkennen kann (vgl. STADT WIEN, 2014b).

Abbildung 55: Visualisierung Bahnhof Wien Praterstern nach Umbau, Blick Richtung Osten

Quelle: STADT WIEN, 2014a

Die Kosten für den gesamten Umbau des Bahnhofs inklusive der Gleisarbeiten bis zum Bahnhof Traisengasse betrugen circa 133 Millionen Euro (vgl. STADT WIEN, 2008). Für die Oberflächengestaltung, die die Neuorganisation des oberirdischen Fuß- und Radwegenetzes, die Verlegung der Straßenbahn- und Bushaltestellen und die Errichtung des Glasdaches im westlichen Eingangsbereich einschließt, wurden rund 30 Millionen Euro aufgewendet, die über das U-Bahn-Budget der Wiener Linien und Budgetmittel der Stadt Wien finanziert wurden (vgl. STADT WIEN, 2014a). Im Zuge des Umbaus wurde die Verkaufsfläche des Bahnhofs Wien Praterstern verdoppelt: Auf einer Fläche von 6.500m^2 befinden sich 30 Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe. Diese sind auf Grund einer Sonderregelung in Bahnhöfen von der Sonntagsschließung ausgenommen (vgl. ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR AG, 2008).

Frequenz

Laut GADERER ET AL. (2012, S.77), der sich dabei auf eine ÖBB Presseinformation aus dem Jahr 2009 bezieht, ist der Bahnhof Wien Praterstern täglich Haltestelle für 2.182 Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs. 599 der Fahrzeuge sind S-Bahnen beziehungsweise Regionalzüge und 1.001 sind U-Bahnzüge, der Rest verteilt sich auf Busse und Straßenbahnen. Der Bahnhof Praterstern ist Sonntag bis Donnerstag von 04.00 bis 01.45 Uhr und Freitag bis Sonntag seit Einführung der Nacht U-Bahn durchgehend geöffnet. Tabelle 5 und Tabelle 6 zeigen die Intervalle der S-Bahn Linien 1, 2, 3 und 7. Das Angebot der S-Bahn wird durch Regionalzüge, die vom Praterstern aus beispielsweise nach Payerbach-Raichenau, Bernhardsthal, Retz, Břeclav in Tschechien sowie Wien Meidling und Wien Floridsdorf fahren, und einen EuroCity, der in der Fahrplanperiode von 15.12.2013 bis 13.12.2014 einmal täglich direkt vom Praterstern nach Prag fährt, erweitert.

Tabelle 5: Fahrplan S-Bahn Linie 1 und 2, Praterstern

<table>
<tr><th>S1 Abfahrt Richtung Gänserndorf</th><th>S1 Abfahrt Richtung Mödling</th><th>S2 Abfahrt Richtung Mistelbach</th><th>S2 Abfahrt Richtung Wien Meidling</th></tr>
<tr><td rowspan="10">05:29
–
23.59
(jeweils ’29 und ‘59)</td><td>04:58</td><td rowspan="3">05:44
–
07:44
(jeweils ’14, ’20, ’44)</td><td>05:37</td></tr>
<tr><td>05:28</td><td>06:19</td></tr>
<tr><td rowspan="6">05:58
–
22.58
(jeweils ’28 und ‘58)</td><td>08:20</td><td rowspan="6">06:37
–
20:07
(jeweils ‘7, ’16, ’37)</td></tr>
<tr><td>08:38</td></tr>
<tr><td rowspan="2">08:44
–
18:44
(jeweils ’8, ’20, ’44)</td></tr>
<tr><td>19:20
–
21:20
(jeweils ’20 und ’44)</td></tr>
<tr><td>21:38</td><td rowspan="2">20:37
–
23:37
(jeweils ‘7 und ’37)</td></tr>
<tr><td>23:58</td><td>23:20</td></tr>
<tr><td>01:20</td><td>00:28</td><td>00:20</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Bedienung nur an Werktagen</td></tr>
</table>

Quelle: ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN, 2013a und ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN, 2013b; eigene Bearbeitung

Tabelle 6: Fahrplan S-Bahn Linie 3 und 7, Praterstern

<table>
<tr><th>S3 Abfahrt Richtung Stockerau</th><th>S3 Abfahrt Richtung Wien Meidling</th><th>S7 Abfahrt Richtung Wolfsthal</th><th>S7 Abfahrt Richtung Wien Floridsdorf</th></tr>
<tr><td>04:59</td><td>05:22</td><td>04:26</td><td>05:23</td></tr>
<tr><td>05:32</td><td>05:52</td><td>04:50</td><td>05:56</td></tr>
<tr><td>06:02</td><td>06:22</td><td>05:20</td><td>06:08</td></tr>
<tr><td>06:05</td><td>06:46</td><td>05:50</td><td>06:38</td></tr>
<tr><td>06:11</td><td>06:52</td><td rowspan="5">06:11
–
23.41
(jeweils ’11 und ‘41)</td><td>07:08</td></tr>
<tr><td>06:23</td><td>07:22</td><td>07:23</td></tr>
<tr><td rowspan="3">06:35
–
23.05
(jeweils ‘5 und ‘35)</td><td>07:46</td><td>07:38</td></tr>
<tr><td rowspan="2">07:52
–
22.22
(jeweils ’22 und ‘52)</td><td>07:53</td></tr>
<tr><td>09:14
–
23:47
(jeweils ’14 und ‘47)</td></tr>
<tr><td>00.05</td><td>00:22</td><td>00:47</td></tr>
<tr><td colspan="4">Bedienung nur an Werktagen</td></tr>
</table>

Quelle: ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN, 2013c und ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN, 2013d; eigene Bearbeitung

Fahrgastfrequenz

Die Anzahl der Fahrgäste, die am Praterstern täglich in von der ÖBB betriebene Verkehrsmittel ein- und aussteigen, beträgt laut Auskunft der ÖBB zwischen 45.000 und 50.000 (vgl. FELLNER, 2014). Eine vom österreichischen Institut für Raumplanung im Jahr 2009 im Auftrag der Wiener Linien durchgeführte Netzanalyse führte zu folgendem Ergebnis: Insgesamt steigen an einem Werktag zwischen 06:00 und 22:00 Uhr 78.700 Fahrgäste am Praterstern ein oder aus, davon benützen 45.900 eine der beiden U-Bahn Linien, sowie 13.500 eine S-Bahn oder einen Regionalzug der ÖBB (siehe Tabelle 7). Die stärksten Umsteigerelationen bestehen zwischen den beiden U-Bahn Linien U1 und U2 (gesamt 23.300) sowie zwischen U2 und ÖBB (gesamt 15.800).

Tabelle 7: Verkehrsspinne Praterstern: Bestand 2009, Werktag 06:00 – 22:00 Uhr, Fahrgäste pro Richtung, Werte gerundet

von/nach	U1	U2	ÖBB	Strab	Bus	zu Fuß	gesamt
U1	-	11.900	2.100	3.700	1.400	3.000	22.100
U2	11.400	-	7.700	1.500	800	2.400	23.800
ÖBB	3.800	8.100	-	1.900	500	2.800	17.100
Strab	2.800	1.300	1.600	-	100	400	6.200
Bus	1.400	900	500	200	-	100	3.100
zu Fuß	2.000	2.300	1.600	400	100	-	6.400
gesamt	21.400	24.500	13.500	7.700	2.900	8.700	78.700

Quelle: ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG, 2009 zitiert nach GADERER ET AL., 2012, S.77

Stationsplan

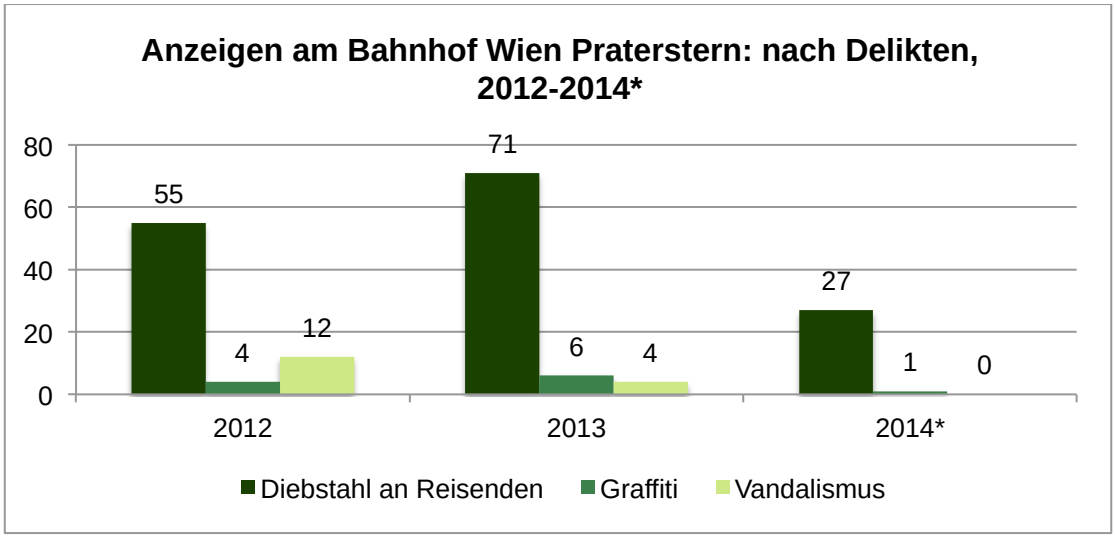
Im Anhang auf Seite 230 befindet sich ein Stationsplan des Bahnhofs Wien Praterstern (Blick Richtung Westen) und die Darstellung der Bahnhofshalle, die sich unterhalb der Bahnsteige befindet, als Querschnitt.

Objektive Sicherheit

Um einen Vergleich zwischen der objektiven Sicherheit und dem subjektiven Sicherheitsempfinden am Bahnhof Wien Praterstern ziehen zu können, ist es notwendig, einen Blick auf die Kriminalstatistik zu werfen. Die folgende Abbildung 56 zeigt, wieviele Anzeigen es pro Deliktart in den Jahren 2012 und 2013, sowie den ersten fünf Monaten des Jahres 2014 gegeben hat. Zu anderen Deliktarten wie zum Beispiel Körperverletzung, die für einen umfassenderen Eindruck zur objektiven Sicherheit interessant wären, führt die ÖBB, so ihre Auskunft, leider keine Statistik. Eine längere Zeitreihe der Daten, die die Entwicklung in den letzten Jahren zeigen würde, ist auf Nachfrage der zuständigen Mitarbeiterin der ÖBB leider ebenfalls nicht möglich.

Die Abbildung zeigt, dass es im Jahr 2012 55 Diebstähle an Reisenden gegeben hat, im darauffolgenden Jahr ist diese Zahl auf 71 Diebstähle angestiegen. Im Jahr 2014 wurden bis Ende Mai 27 Delikte dieser Art verzeichnet. In den Jahren 2012 und 2013 gab es jeweils vier Anzeigen und im Jahr 2014 in den ersten fünf Monaten eine Anzeige wegen Graffiti. Vandalismus wurde am Bahnhof Wien Praterstern im Jahr 2012 zwölfmal, im Jahr 2013 viermal und im Jahr 2014 bis Ende Mai gar nicht registiert.

Abbildung 56: Anzeigen am Bahnhof Wien Praterstern: nach Delikten, 2012-2014*



2014*: bis Ende Mai 2014

Quelle: MOORMANN, 2014; eigene Bearbeitung

Medien

Eine Recherche in den Tageszeitungen Der Standard, Die Presse, Kurier, Heute, Österreich, Kronen Zeitung, sowie der Wochenzeitung Profil zum Schlagwort "Praterstern" im Zeitraum zwischen November 2009 und November 2014 hat gezeigt, dass der Praterstern in den Medien sehr präsent ist:

Im "Standard" gibt es im besagten Zeitraum rund neun Artikel, die durch die Erzeugung eines gewissen Images einen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden am Praterstern haben könnten. Dabei handeln einige Berichte von konkreten Vorfälle am Praterstern (*"Mann in Wien mit goldener Pistole bedroht"*, *"Brutale Überfälle wegen Handys"* oder *"Motorsägen Attacke am Praterstern")*. In anderen Artikeln wird von der geplanten Errichtung eines neuen Tageszentrums für Obdachlose nahe dem Praterstern oder dem massiven Kostenanstieg für die ÖBB durch Graffiti Schäden berichtet. In einem Bericht (*"Irritationen am Praterstern"*) vom Juni 2010 wird über die Verdoppelung der Polizeipatrouillen, die sanierte Polizeiinspektion und mobile Sozialarbeit-Projekte, die das subjektive Sicherheitsgefühl von PassantInnen stärken sollen, geschrieben.

In den gratis aufliegenden Tageszeitung "Heute" wurden im Archiv der letzten fünf Jahre fünf Artikel gefunden, die sich auf das Sicherheitsempfinden am

Praterstern nicht unbedingt positiv auswirken dürften *(*z.B. *“Wegen Zigarette prügelte Mann um sich”, “Polizei nahm Drogerie Randalierer fest”, “Billa Ladendieb am Praterstern”*).

In der ebenfalls kostenlos verteilten Tageszeitung “Österreich” wurden in den letzten fünf Jahren 16 Berichte über den Praterstern veröffentlicht, die die Sicherheit am Praterstern behandeln beziehungsweise diese in Frage stellen. Neben sieben Artikeln, die in den Bereich Chronik einzuordnen sind (*“Brutale Messerattacke am Praterstern”*, *“Student in Wien spitalsreif geprügelt” oder “Zwei Brutalos traten auf 30-Jährigen ein”*), wird massiv die Problematik “Alko-Zone” zwischen Eingangsbereich und Abgang zur U-Bahn Linie 1 thematisiert *(“Praterstern: Alko-Zone stört die Passanten”* und *“Praterstern: Wirbel um Alkoholexzesse”*) und Forderungen politischer Parteien veröffentlicht (*“Problemzone Praterstern: ÖVP will Taten”*, *“Wiener ÖVP will Alkoholverbot am Praterstern”*).

In der “Kronenzeitung” wird durch Meldungen zu Vorfällen (*“Bettler prügeln sich am Praterstern um 10 Euro Schein”, “Pkw-Einbrecher und junge Trickdiebe am Praterstern ertappt”*), einem Bericht zur Absiedelung der Polizeistation (*“Siedelt das Polizei Wachzimmer vom Praterstern ab?”*), sowie dem Artikel *“44.000 Polizeieinsätze am Praterstern im Jahr 2013”* ebenso ein gewisses Bild vom Praterstern erzeugt und geprägt.

Auch im “Kurier” ist der Praterstern mit durchschnittlich zwei Artikeln pro Jahr präsent: Neben Meldungen zu konkreten Ereignissen wird versucht, Hintergründe zu sich dort aufhaltenden, marginalisierten Personengruppen zu veröffentlichen (*“Praterstern ist Obdachlosenmagnet”, “Obdachlose zieht es zum Praterstern”, “Die gestrandeten Seelen Wiens”).* Das Image, das vom Bahnhof Praterstern erzeugt wird, ist durch Artikel wie *“Praterstern bleibt ein Streitthema”, “Praterstern: Die ewige Problemzone” oder “Praterstern: Lösung für Alkohol Problem weiter nicht in Sicht”* geprägt.

Auch in der Wochenzeitung “Profil” wird in einem Artikel mit dem Titel *“Wiener Praterstern: Der prekäre Schmelztiegel”* das Bild des Pratersterns als einem Ort, an dem die Sicherheit des einzelnen Fahrgasts in Frage gestellt werden kann, gezeichnet.

Insgesamt, so lässt sich die Recherche in einigen der wichtigsten Printmedien des Landes zum Bahnhof Praterstern zusammenfassen, ist dieser

Verkehrsknotenpunkt in den Medien sehr präsent, wenngleich diese Präsenz auf eine durchwegs negative Berichterstattung zurückzuführen ist.

6 Subjektives Sicherheitsempfinden an den S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern

In diesem Kapitel steht die Befragung von Fahrgästen der Wiener S-Bahn zu ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden an drei ausgewählten Stationen im Mittelpunkt. Bevor es im Unterkapitel 6.4 zur Beschreibung der Ergebnisse kommt, folgt an dieser Stelle eine Darstellung von Aufbau und Methodik des Fragebogens, eine Erläuterung zur Durchführung der Befragung selbst sowie Details zur Auswertung der durch die Befragung generierten Ergebnisse.

Mit Hilfe der Befragung von insgesamt 304 Personen an drei verschiedenen S-Bahn Stationen sollen die folgenden Fragen, die bereits in Kapitel 1.2 als Forschungsfragen dargelegt wurden, beantwortet werden:

1. Wie sicher fühlen sich die Fahrgäste beim Zugang und beim Aufenthalt in der ausgewählten S-Bahn Station?
2. Wodurch wird das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beim Zugang und beim Aufenthalt in den ausgewählten S-Bahn Stationen beeinflusst?
3. Wie gehen Fahrgäste mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang und beim Aufenthalt in der ausgewählten S-Bahn Station um? Werden persönliche Schutzmaßnahmen, wie sich von jemandem von der Station abholen lassen, ergriffen, führen Unsicherheitsgefühle zu einer Wegeänderung beim Zugang zur Station, zum Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel oder wird überhaupt auf die Fahrt verzichtet?
4. Welche Maßnahmen zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens gibt es aus der Sicht der Fahrgäste?

6.1 Aufbau Fragebogen

Der Fragebogen gliedert sich inhaltlich in sechs Teile:

1. **Nutzung der S-Bahn** (Frage 1-3): Als niederschwelliger Einstieg in die Befragung werden mittels drei geschlossenen Fragen Informationen über die Häufigkeit der Nutzung, das verwendete Verkehrsmittel, um zur Station zu gelangen sowie die geschätzte Distanz vom Ausgangsort zur S-Bahn Station, erfragt.

2. **Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee/Bisamberg/Praterstern** (Frage 4-6): Frage 4 beschäftigt sich mit dem generellen Sicherheitsempfinden beim Zugang zur ausgewählten S-Bahn Station, das mittels einer geschlossenen Frage mit vier Antwortmöglichkeiten („sehr sicher, „sicher“, „eher unsicher“, „unsicher“) eruiert wurde. Die Anzahl der Abstimmung wurde mit vier Kategorien als am sinnvollsten erachtet, um eine Mittelkategorie und somit die neutrale Beantwortung der Frage zu verhindern (vgl. ASCHEMANN-PILSHOFER, 2001, S.15). Bei den Fragen 5 und 6, die sich mit den Gründen für Unsicherheitsgefühle beziehungsweise Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beschäftigen, handelt es sich um eine Mischform zwischen geschlossener und offener Frage. Neben den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten, bei denen mehrere Angaben gemacht werden konnten („Mehrfachantworten möglich“), enthält diese Frage zusätzlich eine offene Kategorie „Sonstiges“. Diese Mischform zwischen geschlossener und offener Frage hat sich deshalb bewährt, weil man trotz gründlicher Recherche eine Antwortkategorie übersehen und man dennoch sichergehen kann, dass alle Befragten ihre Antwort äußern können (vgl. ASCHEMANN-PILSHOFER, 2001, S.14).
3. **Vermiedene Wege, Straßen oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee/Bisamberg/Praterstern** (Frage 7-8d): Dieser Fragenblock beginnt mit einer geschlossenen Frage zur Häufigkeit der Vermeidung („sehr häufig“, „häufig“, „selten“, „nie“) bestimmter Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang zur ausgewählten S-Bahn Station. Bei der Angabe der Antwortmöglichkeit „nie“ wird der Befragte an die Frage 9 weitergeleitet. Bei den Fragen 8a-8c handelt es sich um offene Fragen zu den Straßen, die beim Zugang zur ausgewählten Station vermieden werden, den Gründen dafür, sowie alternativ benutzten Wegen. Dieser Fragenblock endet mit einer geschlossenen Frage, die den Zeitverlust, den Personen durch ihren Umweg beim Zugang zur ausgewählten Station in Kauf nehmen.
4. **Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee/Bisamberg/Praterstern** (Frage 9-12): Die Fragen 9-11

sind gleich wie die Fragen 4-6 aufgebaut, mit dem alleinigen Unterschied, dass nicht das Sicherheitsempfinden beim Zugang zur ausgewählten S-Bahn Station, sondern das Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der Station im Mittelpunkt steht.

5. **Persönliche Erfahrungen beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee/Bisamberg/Praterstern** (Frage 13a-13b): Dieser inhaltliche Block eruiert mittels einer geschlossenen Frage, bei der mehrere Antwortmöglichkeiten zugelassen sind, ob die Befragten persönliche Erfahrungen mit unangenehmen Situationen oder Vorfällen beim Zugang oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station gemacht haben oder ob sie aus ihrem Bekannten- und Verwandtenkreis von Vorfällen wissen. Bei Zustimmung zu einer dieser Aussagen folgte die offene Frage, ob sie ihr Verhalten aufgrund ihrer oder der Erfahrung in ihrem Umfeld verändert haben.
6. **Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee/Bisamberg/Praterstern** (Frage 14a-14b): Zum Schluss des Fragebogens hatten die TeilnehmerInnen die Möglichkeit, bei zwei offenen Fragen Verbesserungsvorschläge, die ihr Sicherheitsempfinden beim Zugang und beim Aufenthalt in der ausgewählten S-Bahn Station erhöhen würden, zu nennen.
7. **Soziodemographische Fragen:** An letzter Stelle wurden die TeilnehmerInnen gebeten, ihr Alter sowie ihre Postleitzahl (jeweils offene Fragen) bekannt zu geben. Das Geschlecht (geschlossene Frage), wurde ebenso wie die Fragebogennummer von der Interviewerin selbst am Fragebogen eingetragen. Diese Angaben sind für die Auswertung von großer Bedeutung und werden im Normalfall am Ende des Fragebogens gestellt, da sie am Anfang irritierend wirken und am Schluss der Befragung eher toleriert werden (vgl. ASCHEMANN-PILSHOFER, 2001, S.18).

Der Fragebogen ist im Anhang auf Seite 231 zu finden.

6.2 Pretest

Die Durchführung eines Pretests hat das Ziel, Fehler und Unklarheiten im Fragebogen zu erkennen und die Fragestellungen beziehungsweise Antwortmöglichkeiten gegebenenfalls zu verändern. Das Risiko von Befragungen, die ohne Pretest durchgeführt werden ist, dass die Fragebögen fehlerhaft ausgefüllt werden. Wichtig ist ein Pretest außerdem, um die Dauer einer einzelnen Befragung besser abschätzen zu können (vgl. 2ASK, 2014, S.21f).

Bevor der Fragebogen zum Pretest für 15 Personen freigegeben wurde, erfolgte eine Überprüfung der ÖBB und der Fragebogen wurde laut den Anmerkungen der zuständigen Stelle der ÖBB Infrastruktur AG überarbeitet. Die Bemerkungen bezogen sich hauptsächlich auf die Reihenfolge von Antwortmöglichkeiten sowie sprachliche Ausdrücke, Inhalt und Struktur des Fragebogens blieben dabei unverändert.

Nach der Durchführung des Pretests erfolgte die Umsetzung weiterer Adaptionen, die sich hauptsächlich auf die bessere Verständlichkeit und Einfachheit der Fragestellung bezogen und schließlich zur finalen Version des Fragebogens führte.

6.3 Befragung

Grundsätzlich sollte die Befragung von Fahrgästen zum Thema Sicherheitsempfinden an ausgewählten S-Bahn Stationen vor Ort stattfinden, da nur vor Ort *“[…] genaue Daten über die Eindrücke der Passagiere […]”* (SCHLÜTER ET AL., 2010, S.2) zu erlangen sind.

Die Vorraussetzung für die Befragung der Fahrgäste an den ausgewählten S-Bahn Stationen war der Erhalt einer Genehmigung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Dieser Bahngrundbenützungsvertrag beinhaltete eine genaue terminliche Abfolge, zu der die Befragung der Fahrgäste zwischen 09.00 und 20.00 Uhr erlaubt war, und die folgendermaßen aussah:

Breitensee: 11. - 17. August 2014

Bisamberg: 18. - 24. August 2014

Praterstern: 25. - 31. August 2014

Innerhalb des vorgegebenen Zeitraums wurden an der S-Bahn Station Breitensee 117, an der S-Bahn Station Bisamberg 44 und an der S-Bahn

Station Praterstern 143 Personen persönlich mittels standardisierten Fragebogen zu ihrem Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der jeweiligen Station befragt. Pro Station wurden zwischen sechs und vierzehn Fragebögen aufgrund von Unvollständigkeit, deren Grund hauptsächlich das Eintreffen von S-Bahnen war, im Vorfeld von der Auswertung ausgeschlossen.

Die Größe der Stichprobe hat bei den drei S-Bahn Stationen relativ stark variiert, muss aber im Zusammenhang mit der Grundgesamtheit der jeweiligen Station gesehen werden (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: Grundgesamtheit und Größe der Stichprobe der Fahrgastbefragung

	Grundgesamtheit (= Anzahl der täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste)	Größe der Stichprobe
Breitensee	4.000 – 5.000	117
Bisamberg	300 - 350	44
Praterstern	45.000 – 50.000	143

Quelle: FELLNER, 2014

6.4 Auswertung

Die Eingabe und Auswertung der gewonnenen Daten erfolgte durch das *Statistikprogramm IBM SPSS Statistics* (Version 21). Den Schwerpunkt der statistischen Auswertung bildeten Häufigkeiten und Kreuztabellen, wofür im Vorfeld teilweise die Generierung von Mehrfachantworten-Sets notwendig war. Die Visualisierung der Ergebnisse wurde mit Hilfe des Programms *Microsoft Excel* durchgeführt.

6.5 Ergebnisse

Das Ziel der Befragung ist, Auskünfte über das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beim Zugang zu und beim Aufenthalt in den ausgewählten S-Bahn Stationen zu erhalten. In den folgenden Unterkapiteln folgt die Darstellung der Ergebnisse, die durch die Befragung und Auswertung gewonnen werden konnten. Die Anzahl der Personen, die eine Frage beantwortet haben, ist im Titel („n“) der jeweiligen Abbildung beziehungsweise Tabelle ersichtlich.

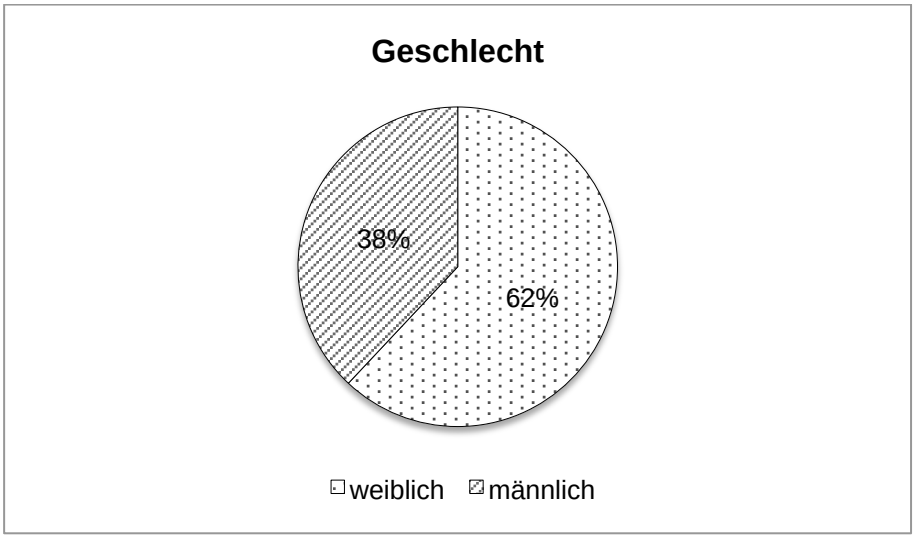
6.5.1 S-Bahn Station Breitensee

Insgesamt 117 Personen haben an der Befragung zu ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee teilgenommen.

6.5.1.1 Soziodemographische Daten

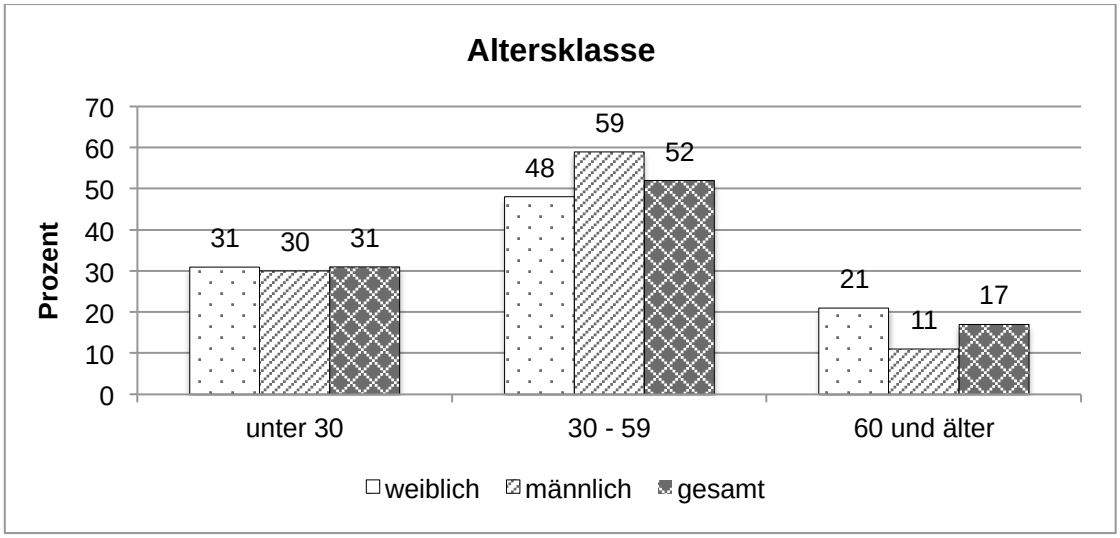
62% der an der S-Bahn Station Breitensee befragten Personen sind weiblich (73 Befragte), 38% sind männlich (44 Befragte) (siehe Abbildung 57).

Abbildung 57: Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=117



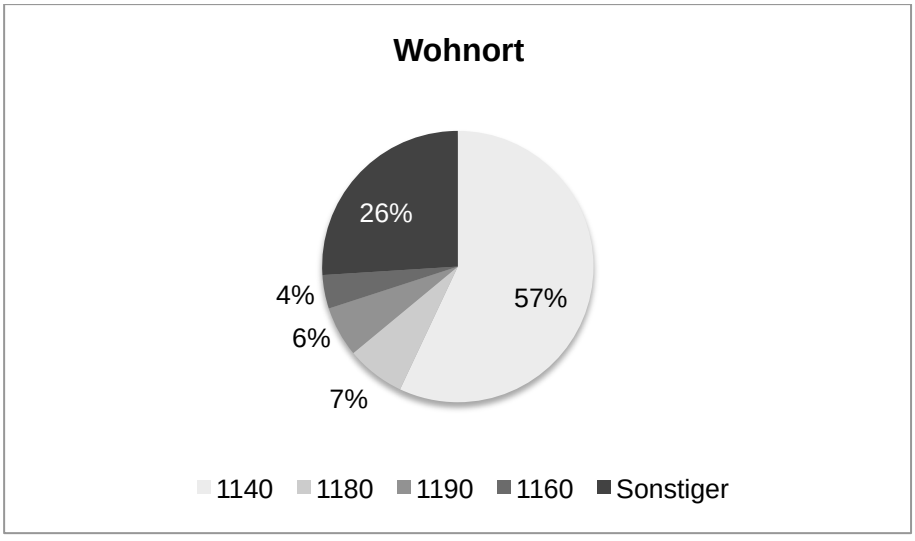
31% der Befragten sind unter 30 Jahre alt, 52% sind zwischen 30 und 59 Jahre alt und 17% sind 60 Jahre und älter (siehe Abbildung 58). Der Anteil der männlichen Befragten ist bei den 30 bis 59-Jährigen etwas höher, bei den über 59-Jährigen ist der Anteil der weiblichen Befragten höher.

Abbildung 58: Alter und Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=117



Über die Hälfte der an der S-Bahn Station Breitensee befragten Personen geben als ihren Wohnort den 14. Wiener Gemeindebezirk Penzing an (siehe Abbildung 59). Die restlichen Befragten führen den 18. (7%), 19. (6%) und 16. (4%) Bezirk als ihren Wohnort an. Unter Sonstiger Wohnort sind all jene Angaben zusammengefasst, die von 3% und weniger Befragten angegeben werden.

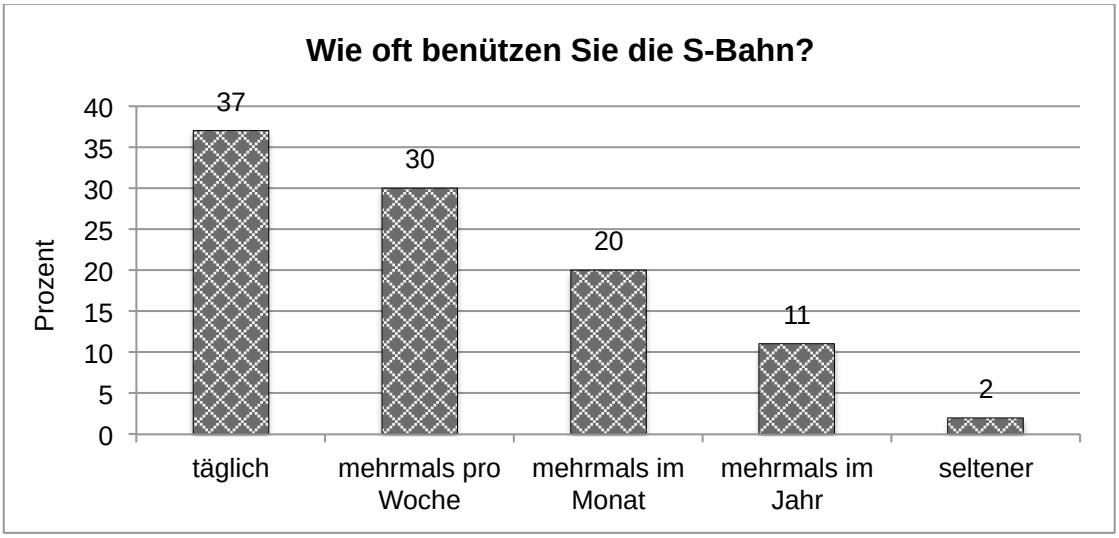
Abbildung 59: Wohnort (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=116



6.5.1.2 Nutzung der S-Bahn

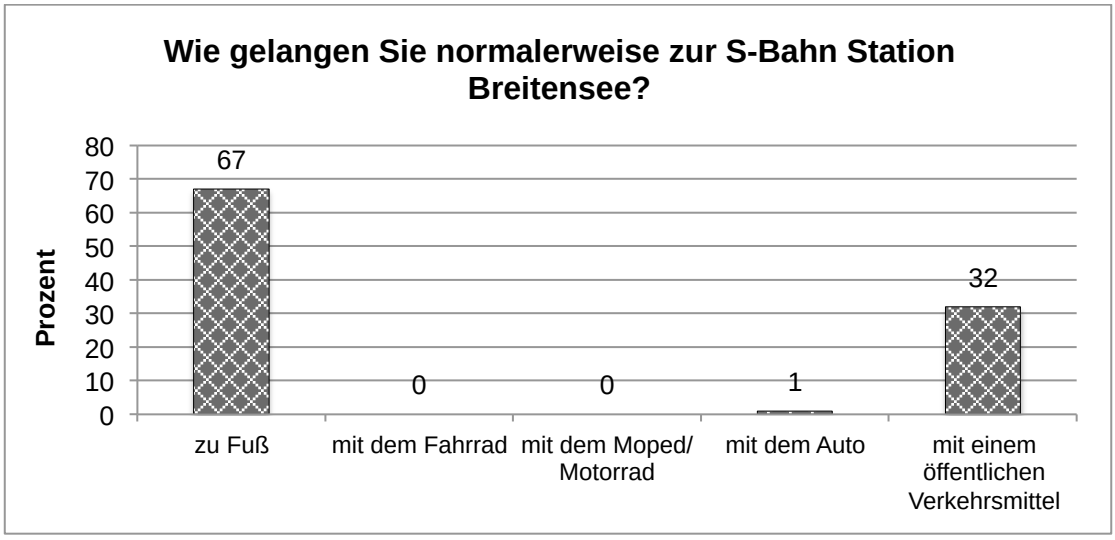
37% der Befragten geben an, täglich die S-Bahn zu benützen, 30% fahren mehrmals pro Woche, 20% mehrmals im Monat, 11% mehrmals im Jahr und 2% seltener (siehe Abbildung 60).

Abbildung 60: Nutzungshäufigkeit der S-Bahn (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=117



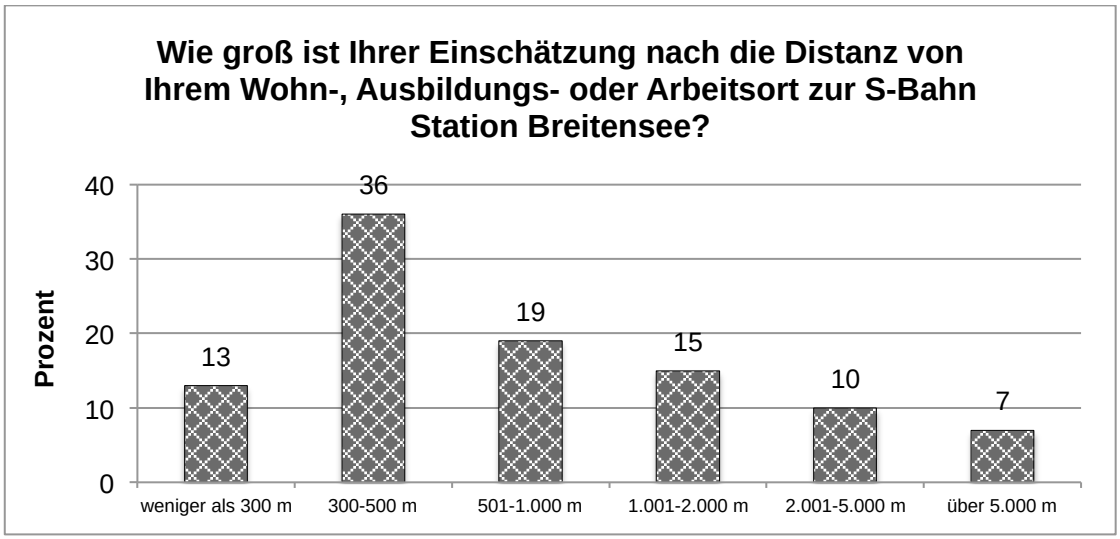
Rund zwei Drittel der Befragten kommen zu Fuß zur S-Bahn Station Breitensee, ein Drittel fährt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, um zur Station zu gelangen (siehe Abbildung 61). 1% der befragten Personen gibt an, mit dem Auto zur Station zu fahren. Das Fahrrad, Moped oder Motorrad wird von keinen der Befragten als Verkehrsmittel, um zur S-Bahn Station Breitensee zu gelangen, verwendet.

Abbildung 61: Verwendetes Verkehrsmittel für den Weg zur S-Bahn Station Breitensee (in %), n=117



Die meisten Befragten (36%) schätzen die Distanz von ihrem Ausgangsort, das heißt ihrem Wohn-, Ausbildungs- oder Arbeitsort zur S-Bahn Station Breitensee auf 300 bis 500 m (siehe Abbildung 62). Die restlichen Angaben verteilen sich auf weniger als 300 m (13%), 501 bis 1.000 m (19%), 1.001 bis 2.000 m (15%), 2.001 bis 5.000 (10%) und über 5.000 m (7%). Insgesamt sind 68% der zurückgelegten Wege bis zur Station unter 1.000 m lang und diese werden, wie der Vergleich mit der letzten Abbildung zeigt, hauptsächlich zu Fuß zurückgelegt.

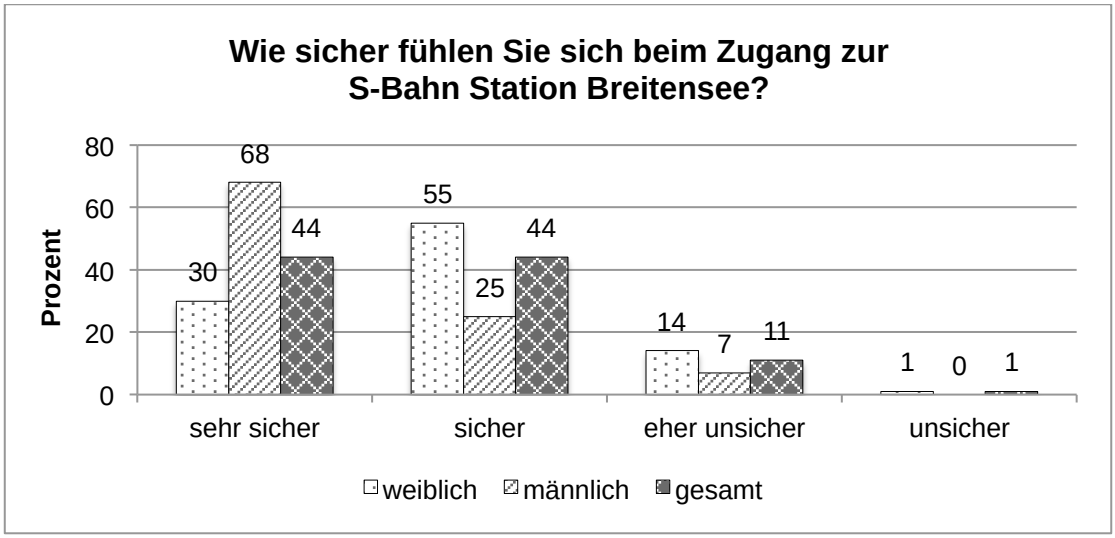
Abbildung 62: Geschätzte Distanz zur S-Bahn Station Breitensee (in %), n=117



6.5.1.3 Sicherheitsempfinden beim Zugang

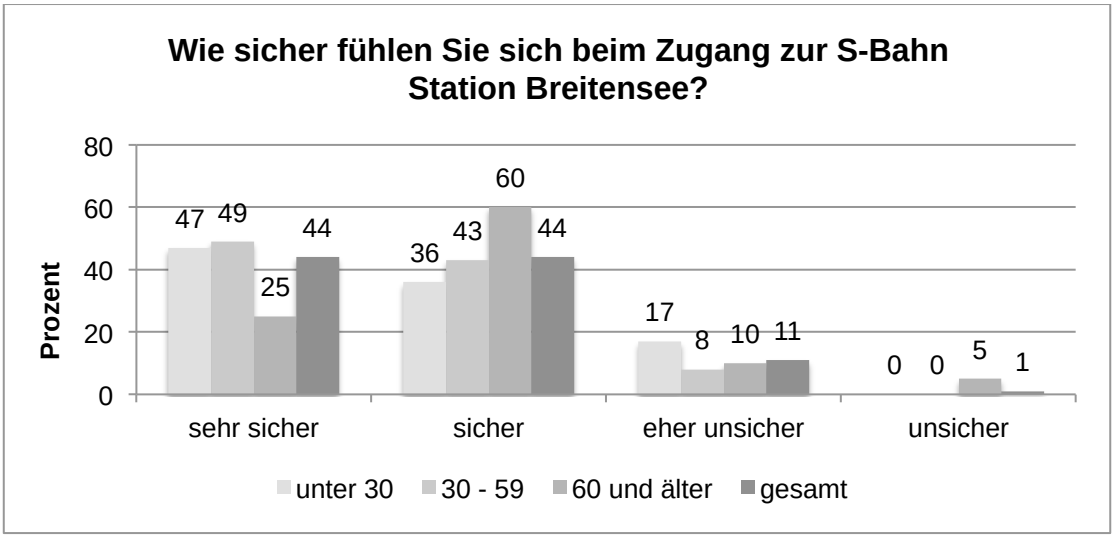
Insgesamt fühlen sich 88% der befragten Personen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee sehr sicher oder sicher (jeweils 44%), 11% fühlen sich eher unsicher und 1% fühlt sich unsicher (siehe Abbildung 63). Die männlichen Befragten geben häufiger (68%) an, sich sehr sicher zu fühlen, als die weiblichen Befragten (30%).

Abbildung 63: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (in %), n=117



Die Auswertung nach Altersklassen zeigt bei dieser Frage, dass sich die Befragten jener Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen am sichersten fühlen (49% sehr sicher, 43% sicher, 8% eher unsicher) (siehe Abbildung 64). Bei den unter 30-Jährigen geben 17% an, sich beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee eher unsicher zu fühlen, bei den über 59-Jährigen antworten dies 10% und 5% der über 59-Jährigen geben an, sich unsicher zu fühlen.

Abbildung 64: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), n=117

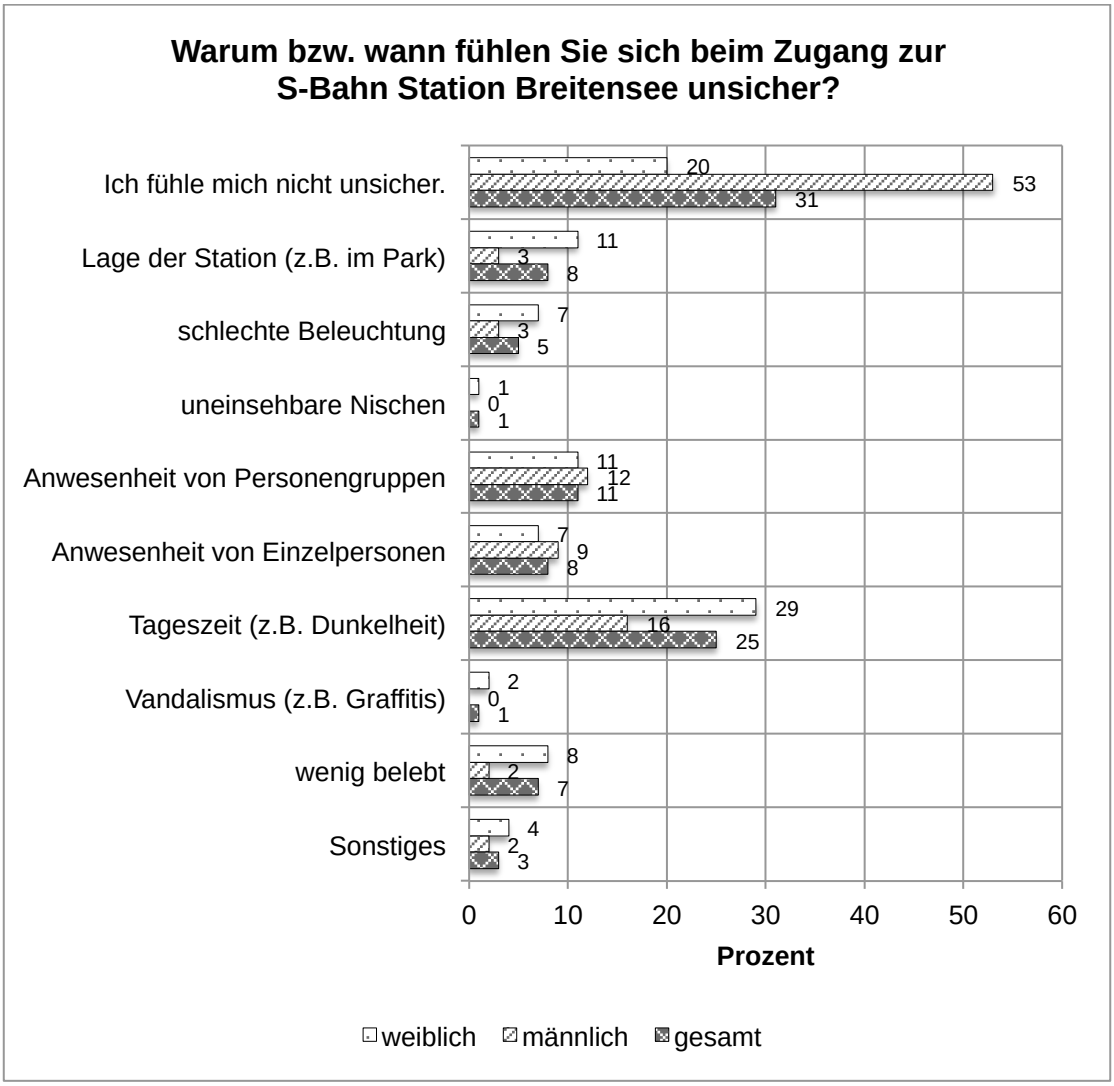


Für ein Viertel der Befragten treten Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee zu bestimmten Tageszeiten, meistens in Abend- und Nachtstunden, auf (weibliche Befragte: 29%; männliche Befragte: 16%) (siehe Abbildung 65). 11% der befragten Personen geben an, dass ihr Sicherheitsempfinden durch die Anwesenheit von Personengruppen negativ beeinträchtigt wird. Für jeweils 8% der Befragten sind die Lage der Station und die Anwesenheit von Einzelpersonen Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur Station.

Insgesamt geben 53% der männlichen Befragten, aber nur 20% der weiblichen Befragten an, sich nicht unsicher zu fühlen. Die männlichen Befragten führen neben der Tageszeit hauptsächlich die Anwesenheit von Personengruppen (12%) und Einzelpersonen (9%) als Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur Station an. Hauptsächlich von weiblichen Befragten als Gründe für Unsicherheit wird die Lage der Station (11%), die geringe Belebtheit (8%) und schlechte Beleuchtung (7%) angegeben.

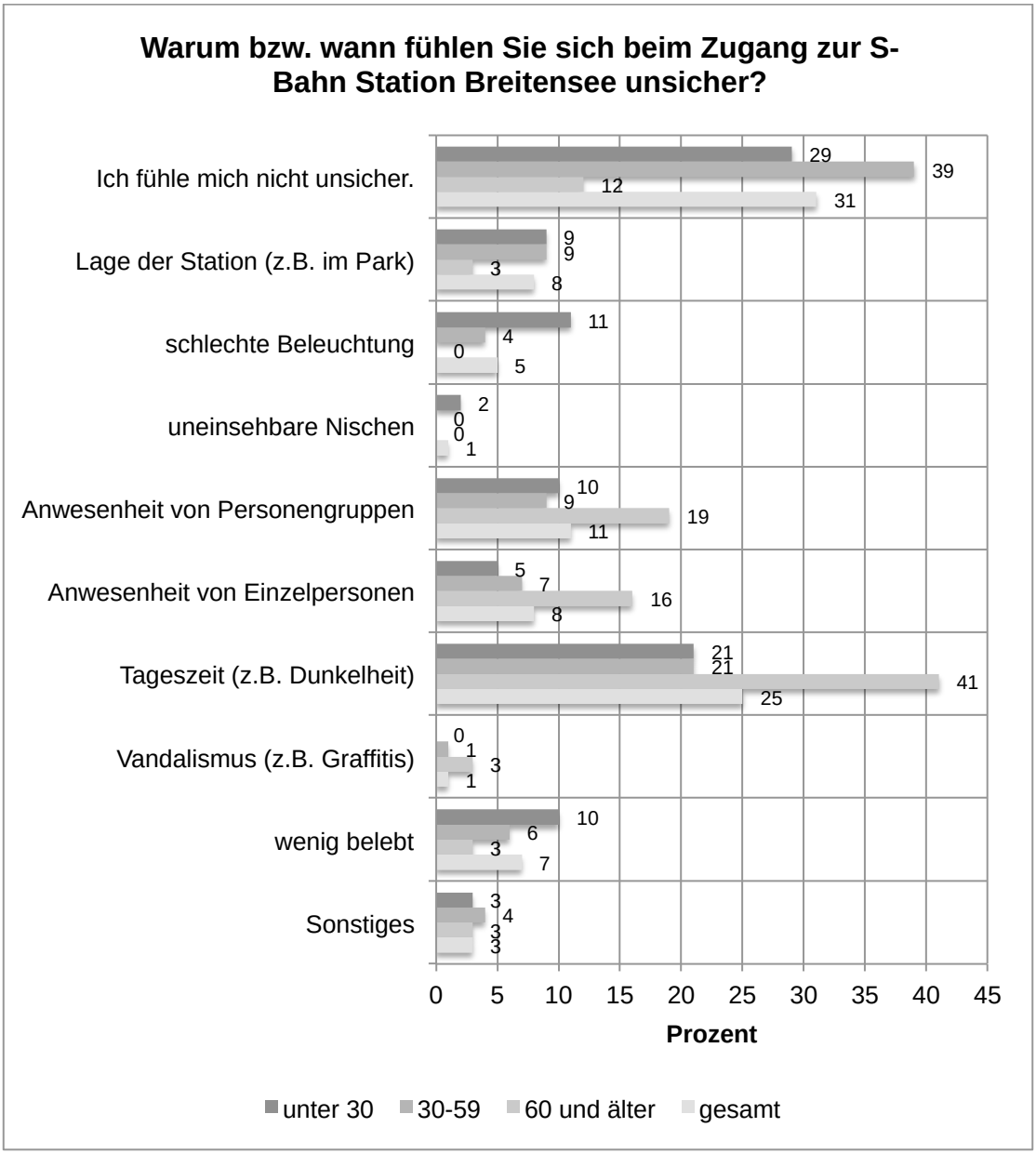
Unter „Sonstiges“ werden folgende Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee genannt: „Verkehr“, „Wohnumgebung“, „Gegend“, „Leute schauen weg, wenn etwas ist“, „Goldschlagstraße (schlechte Beleuchtung, wenig belebt)“, „körperlicher Zustand“.

Abbildung 65: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=179



Während 39% der 30 bis 59-Jährigen angeben, sich nicht unsicher zu fühlen, trifft dies nur auf 29% der unter 30-Jährigen und 12% der über 59-Jährigen zu (siehe Abbildung 66). Der am häufigsten genannte Grund bei allen Altersklassen sind bestimmte Tageszeiten (unter 30-Jährige: 21%; 30 bis 59-Jährige: 21%; über 59-Jährige: 41%). Weitere häufig genannte Gründe für Unsicherheitsgefühle sind bei den unter 30-Jährigen schlechte Beleuchtung (11%), die Anwesenheit von Personengruppen und die geringe Belebtheit (jeweils 10%) beim Zugang zur Station. Bei den über 59-Jährigen hingegen sind häufig angegebene Ursachen für Unsicherheitsgefühle die Anwesenheit von Personengruppen (19%) und Einzelpersonen (16%).

Abbildung 66: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=179



Insgesamt geben 56% der Befragten an, sich beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee nicht unsicher zu fühlen beziehungsweise sich nicht so unsicher zu fühlen, sodass sie die Ergreifung von Maßnahmen als notwendig erachten (siehe Abbildung 67).

Der Unterschied zwischen den Angaben der männlichen und weiblichen Befragten ist beträchtlich: Während 84% der männlichen Befragten anführen, sich nicht unsicher zu fühlen, trifft dies nur auf 43% der weiblichen Befragten zu. Am häufigsten geben die weiblichen Befragten an, sich von jemandem

abholen beziehungsweise begleiten zu lassen (14%), 9% verzichten überhaupt auf die Fahrt an ihr Ziel und jeweils 8% nehmen einen anderen Weg zur S-Bahn Station beziehungsweise benützen für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel. Auch persönliche Schutzmaßnahmen wie das Mitführen eines Pfeffersprays oder der Besuch eines Selbstverteidigungskurses wird von 7% der weiblichen Befragten als Maßnahme zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens angegeben.

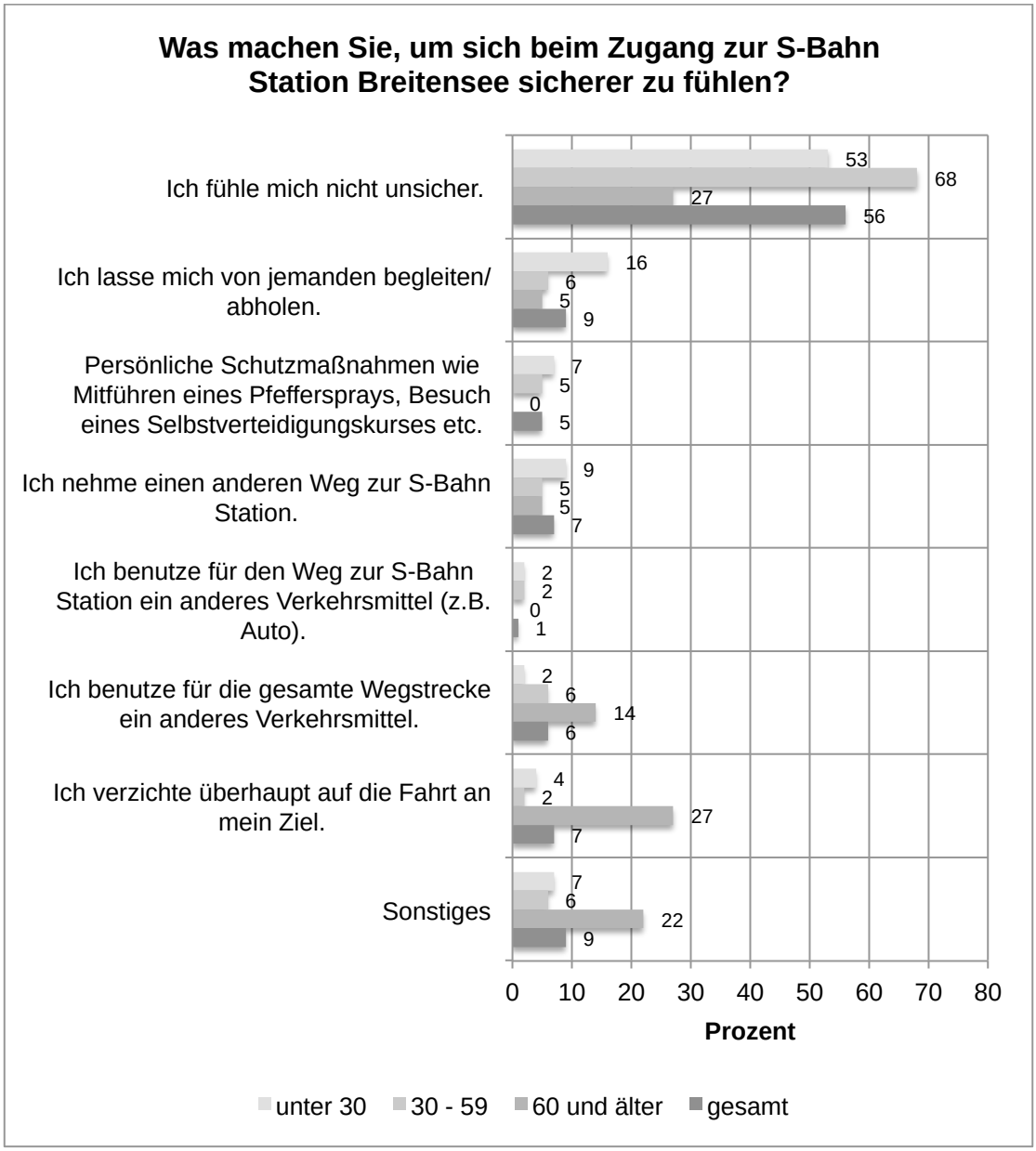
Von den männlichen Befragten geben jeweils 2% an, bei Unsicherheitsgefühlen einen anderen Weg zur S-Bahn Station zu nehmen, für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu verwenden oder überhaupt auf die Fahrt ans Ziel zu verzichten.

Sonstige Reaktionen auf Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee sind: mit jemand „vertrauenswürdigen“ mitgehen (2 Nennungen), telefonieren (2 Nennungen), schneller gehen (2 Nennungen), aufmerksamer sein, nicht telefonieren, manchen Personen ausweichen, für die Fahrt eine andere Zeit wählen, Konflikten aus dem Weg gehen, Wartezeiten optimieren (knapp zur S-Bahn kommen) und einen Hund mitzuführen (jeweils 1 Nennung).

Abbildung 67: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=131

Je nach Altersklasse sind sowohl Sicherheitsempfinden als auch Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee unterschiedlich (siehe Abbildung 68): Während 68% der 30 bis 59-Jährigen angeben, sich nicht unsicher zu fühlen, trifft dies nur auf 53% der unter 30-Jährigen und 27% der über 59-Jährigen zu. Bei den unter 30-Jährigen geben 16% an, sich als Maßnahme gegen Unsicherheitsgefühle von jemandem zur Station begleiten beziehungsweise abholen zu lassen. Die Maßnahmen, die von den älteren Befragten getroffen werden, sind drastischer: 14% geben an, für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu nehmen und 27% verzichten überhaupt auf die Fahrt an ihr Ziel.

Abbildung 68: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=131



Beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee geben fünf Personen Abschnitte an, an denen sie sich unsicher fühlen: Für insgesamt drei Personen sind dies Bereiche im Ludwig-Zatzka-Park (2 Nennungen im nördlichen Teil des Parks, 1 Nennung im südlichen Teil des Parks), eine Person fühlt sich in der Meiselstraße unsicher und eine Person gibt an, sich im Grünbereich zwischen nördlichem S-Bahn Ausgang und der Straßenbahnstation in ihrem Sicherheitsempfinden beeinträchtigt zu fühlen (siehe Abbildung 69). Insgesamt drei Personen führen an, je nach Tageszeit verschiedene Wege zur S-Bahn Station zu nehmen: Eine Person geht tagsüber über die

Amortgasse zum südlichen Ein- und Ausgang der Station, bevorzugt in den Abend- und Nachtstunden jedoch den Zugang über die Missindorf- und Märzstraße. Der Zugang zum nördlichen Ein- und Ausgang der Station durch den Ludwig-Zatzka-Park wird bei Dunkelheit von zwei Personen vermieden, als Alternative wählen sie den Weg um den Park herum an der Missindorfstraße entlang bis zur Hütteldorfer Straße. Insgesamt benützen 79 der Befragten den nördlichen Zugang zur S-Bahn Station Breitensee und 33 Personen den südlichen Zugang.

Abbildung 69: Orte der Unsicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=113

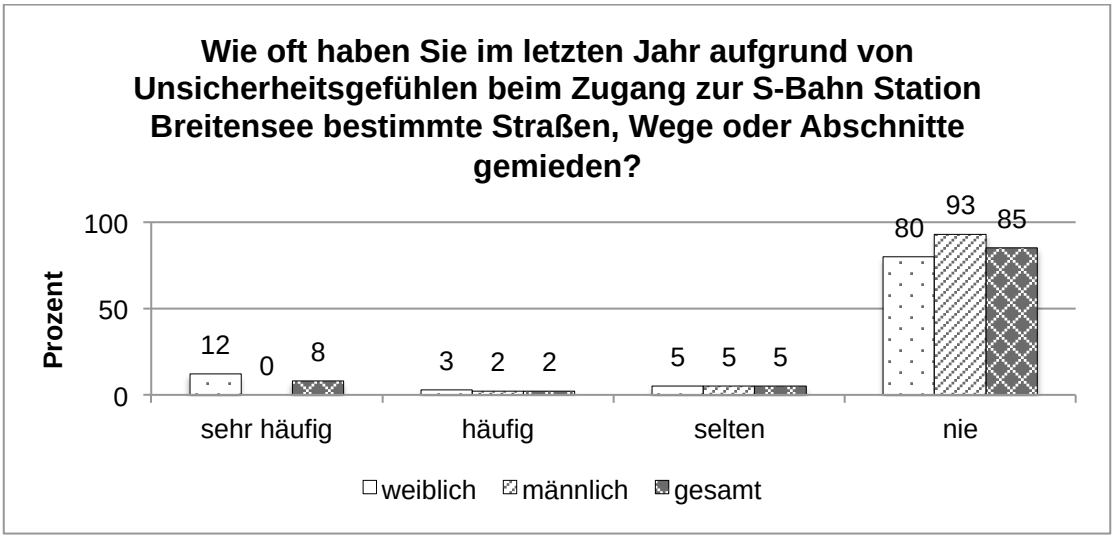
Quelle: Stadt Wien (2014c); eigene Bearbeitung

6.5.1.4 Vermiedene Wege, Straßen oder Abschnitte beim Zugang

85% der Befragten geben an, im letzten Jahr nie bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee gemieden zu haben, für 5% traf dies selten, für 2% häufig und für 8% sehr häufig zu (siehe Abbildung 70). Auffallend ist, dass ausschließlich weibliche Befragte (12%) angeben, sehr häufig bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte beim

Zugang zur S-Bahn Station Breitensee zu meiden. Die nach Altersklassen differenzierte Auswertung zeigt keine Ausreisser oder sonstige nennenswerte Besonderheiten einer bestimmten Altersgruppe.

Abbildung 70: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), n=117



79% der Befragten, die angeben, bestimmte Wege, Straßen oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee zu meiden, geben den Park als Bereich, den sie vermeiden, an (siehe Tabelle 9). Die restlichen Befragten führen den Weg von der Straßenbahn Station durch die Grünanlage zur S-Bahn, die Stiegen beim Aufgang zur Märzstraße und die Meiselstraße (jeweils 7%) als Bereiche an, die sie zu vermeiden versuchen.

Tabelle 9: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=15

Welche Straßen, Wege oder Abschnitte vermeiden Sie beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee?		
	Häufigkeiten	Prozent
Park (vor/bei der Station)	12	79
Weg von der Straßenbahn Station durch die Grünanlage zur S-Bahn	1	7
Stiegen Aufgang Märzstraße	1	7
Meiselstraße	1	7
gesamt	15	100

Gründe für die Vermeidung der in Tabelle 9 angeführten Bereiche sind anwesende Personen, Obdachlose, Betrunkene, Jugendliche

beziehungsweise Gruppen im Park (68%), Dunkelheit (20%) sowie mangelnde Beleuchtung (6%) (siehe Tabelle 10). Eine Person gibt an, den Park nur am Abend, bei Lärm teilweise auch schon früher, zu vermeiden.

Tabelle 10: Gründe für die Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=15

Was sind Gründe für die Vermeidung dieser Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee?	Häufigkeiten	Prozent
Anwesende Personen/Obdachlose/Betrunkene/ Jugendliche/Gruppen im Park	10	68
Dunkelheit	3	20
Mangelnde Beleuchtung	1	6
Vermeide Park nur am Abend, teilweise auch um 4-5, wenn Lärm ist	1	6
gesamt	15	100

Als alternativ benützte Wege geben 60% der Befragten die öffentliche Straße, die außerhalb des Parks entlang führt, an (siehe Tabelle 11). Auch die Meiselstraße (19%), die zwar auch als vermiedene Straße genannt wird, der Weg über einen anderen Wohnblock, der Ausgang Hütteldorfer Straße und die Hütteldorfer Straße von der U3 weg (jeweils 7%) werden als alternativ verwendete Wege, Straßen oder Abschnitte angeführt.

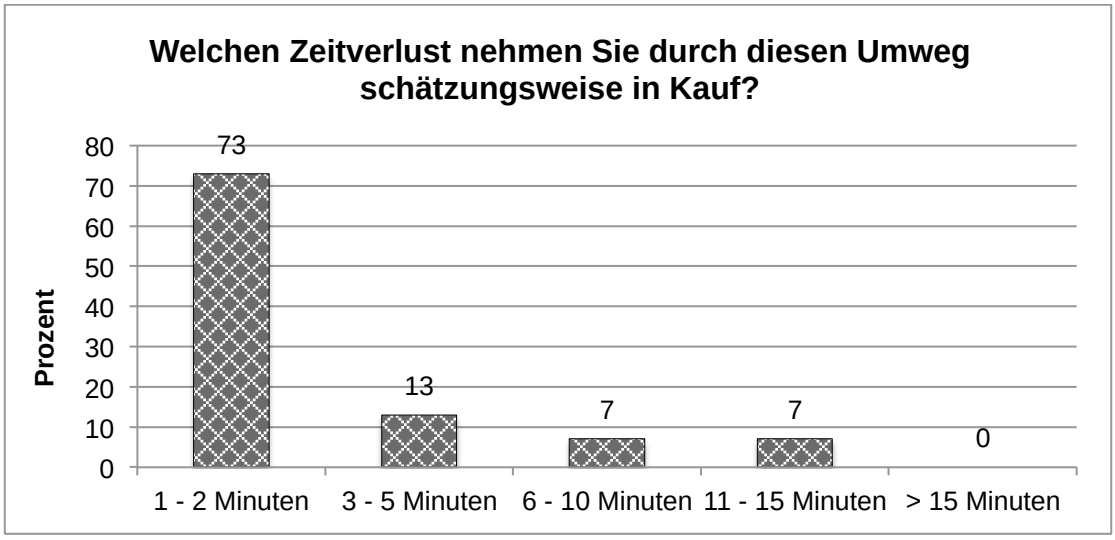
Tabelle 11: Aufgrund von Unsicherheitsgefühlen alternativ benutzte Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=15

Welche Wege, Straßen oder Abschnitte benutzen Sie stattdessen?	Häufigkeiten	Prozent
öffentliche Straße/außerhalb des Parks der Straße entlang (beleuchtet, keine Versteckmöglichkeiten)	9	60
Meiselstraße	3	19
anderer Wohnblock	1	7
Ausgang Hütteldorfer Straße	1	7
Hütteldorfer Straße: von der U3 weg	1	7
gesamt	15	100

Der Zeitverlust, den die TeilnehmerInnen der Befragung bei ihrem alternativ benütztem Weg ihrer Einschätzung nach in Kauf nehmen, liegt für den Großteil der Befragten (73%) bei 1 bis 2 Minuten (siehe Abbildung 71). 13% geben ihren Zeitverlust mit 3 bis 5 Minuten an, für jeweils 7% beträgt dieser

bei der Verwendung eines anderen Weges 6 bis 10 Minuten, beziehungsweise 11 bis 15 Minuten.

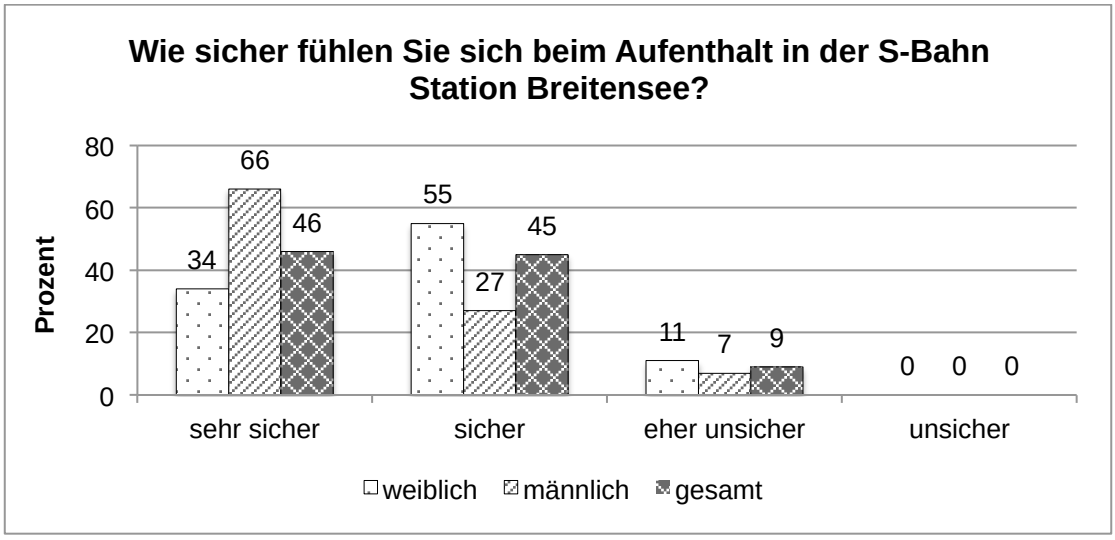
Abbildung 71: Zeitverlust durch Umweg (in %), S-Bahn Station Breitensee, n=15



6.5.1.5 Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt

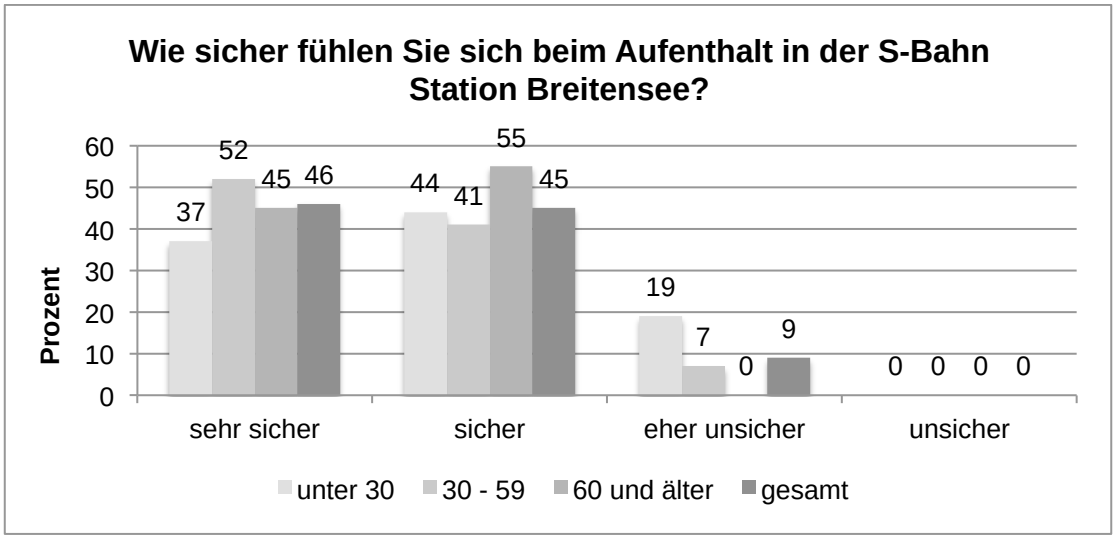
Beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee fühlen sich 91% der befragten Personen sehr sicher oder sicher, 9% fühlen sich eher unsicher (siehe Abildung 72). Die männlichen Teilnehmer der Befragung geben häufiger als die weiblichen an, sich sehr sicher zu fühlen, der Anteil der weiblichen Befragten überwiegt hingegen bei der Einschätzung, sich beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee sicher oder eher unsicher zu fühlen.

Abbildung 72: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (in %), n=117



Bei der Betrachtung der nach Altersklassen differenzierten Ergebnisse ist auffallend, dass hauptsächlich die unter 30-jährigen Befragten angeben, sich eher unsicher zu fühlen (19%), während dies nur für 7% der 30 bis 59-Jährigen und für keinen der über 59-Jährigen zutrifft (siehe Abbildung 73).

Abbildung 73: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), n=117

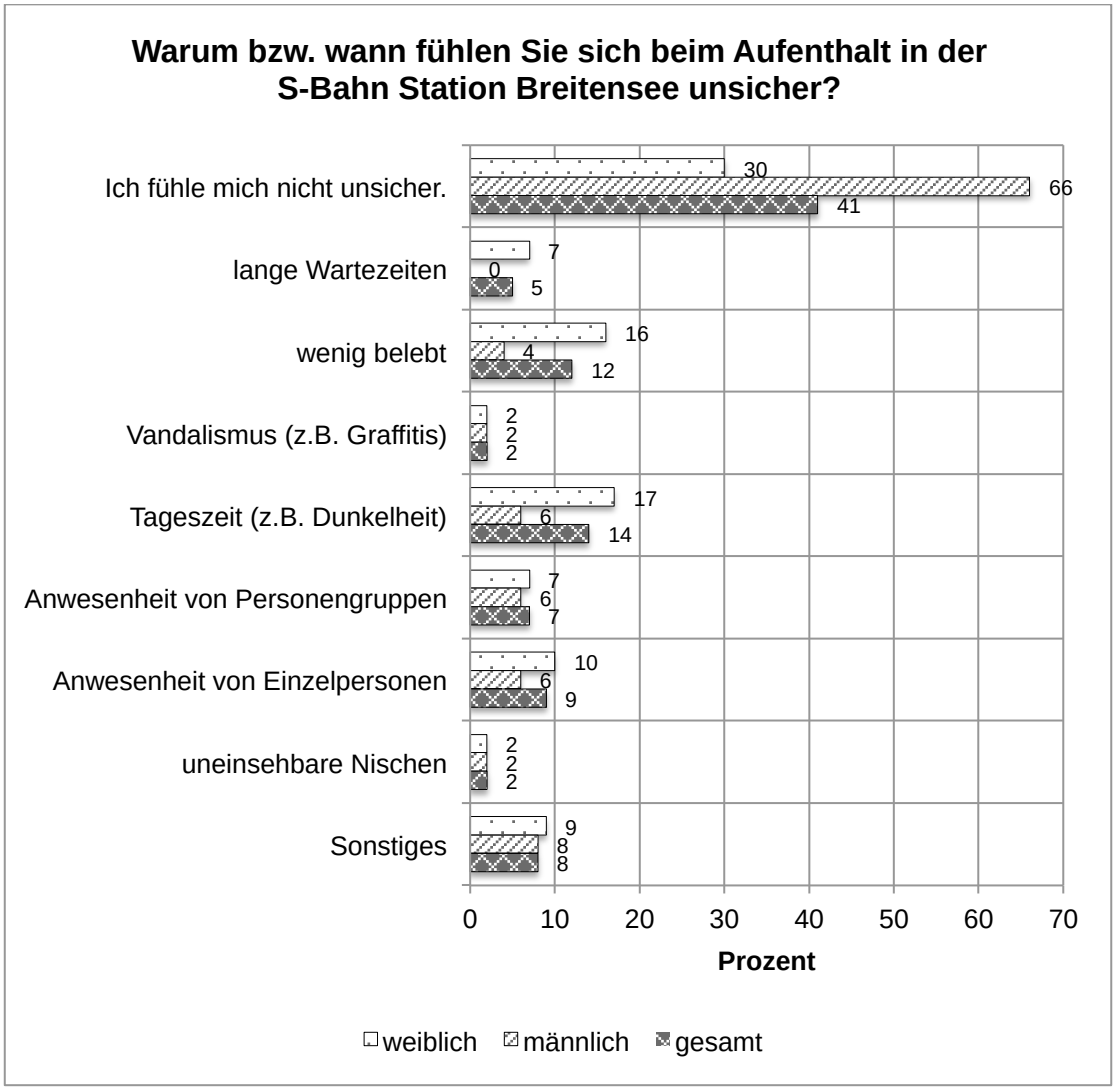


Die von den weiblichen und männlichen BefragungsteilnehmerInnen am häufigsten angeführten Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee sind gewisse Tageszeiten (zum Beispiel bei Dunkelheit) (14%), die geringe Belebtheit der Station (12%) sowie die

Anwesenheit von Einzelpersonen (9%) (siehe Abbildung 74). Insgesamt geben 41% der Befragten an, sich nicht unsicher zu fühlen, wobei dies für 30% der weiblichen und für 66% der männlichen TeilnehmerInnen der Befragung zutrifft.

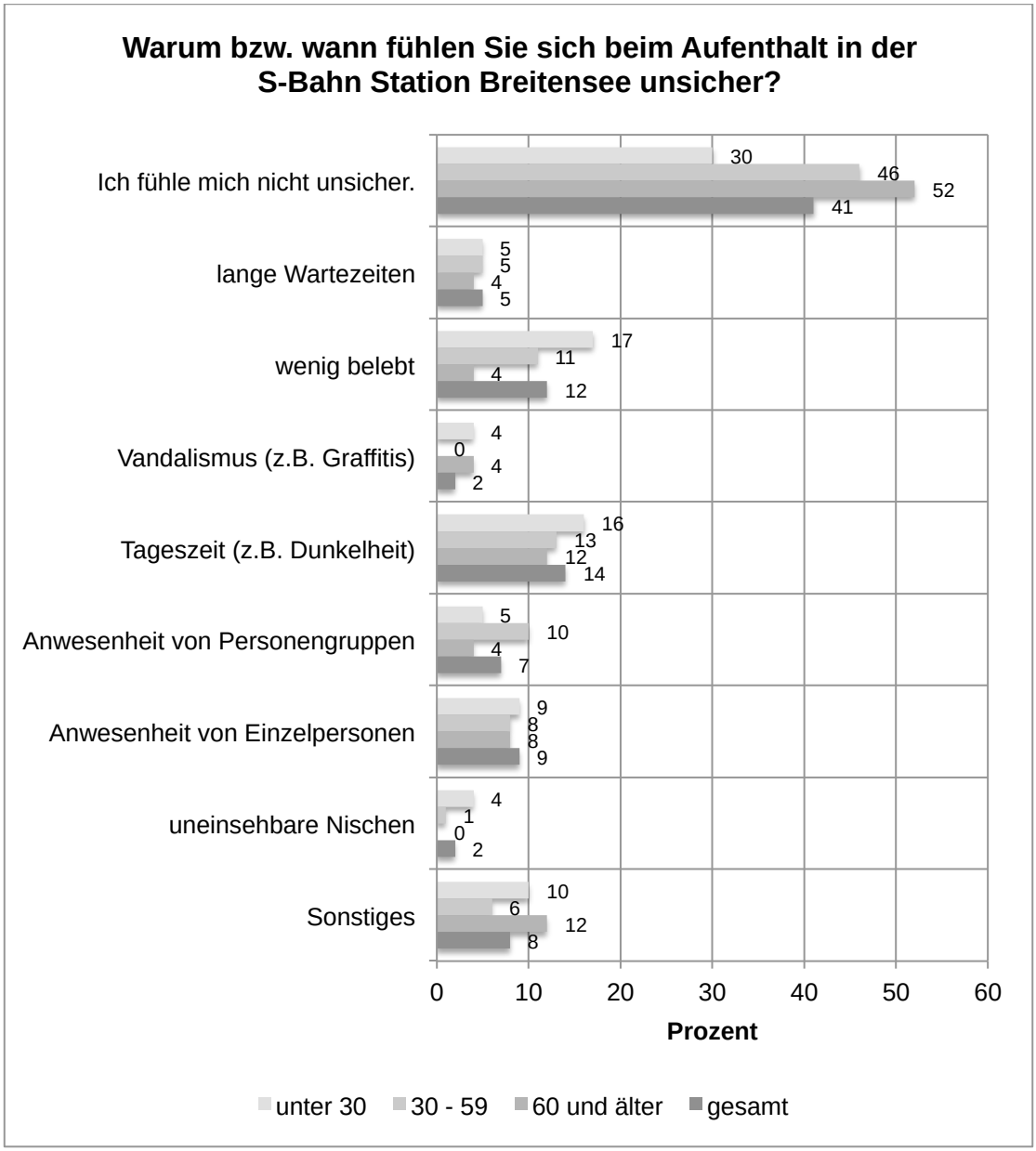
Sonstige Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee sind das unbelebte Treppenhaus inklusive der langen Stiege (4 Nennungen), die Gleisanlagen (3 Nennungen), der Aufzug (2 Nennungen), dass niemand hört, wenn etwas passiert, was auf fehlende Kontrolle zurückgeführt wird (2 Nennungen), dass Leute nicht abschätzbar sind, dass man alleine am Bahnsteig ist oder dass man sich eher unsicher fühlt, wenn sich viele Leute am Bahnsteig aufhalten (jeweils 1 Nennung).

Abbildung 74: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=164



Auch beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee gibt jene Altersklasse der über 59-Jährige am häufigsten an, sich nicht unsicher zu fühlen (52%) (siehe Abbildung 75). Am unsichersten fühlen sich demnach jene Befragte, die der Altersklasse der unter 30-Jährigen angehören. Gründe für die Unsicherheit dieser Altersklasse sind hauptsächlich die geringe Belebtheit (17%) und gewisse Tageszeiten (16%).

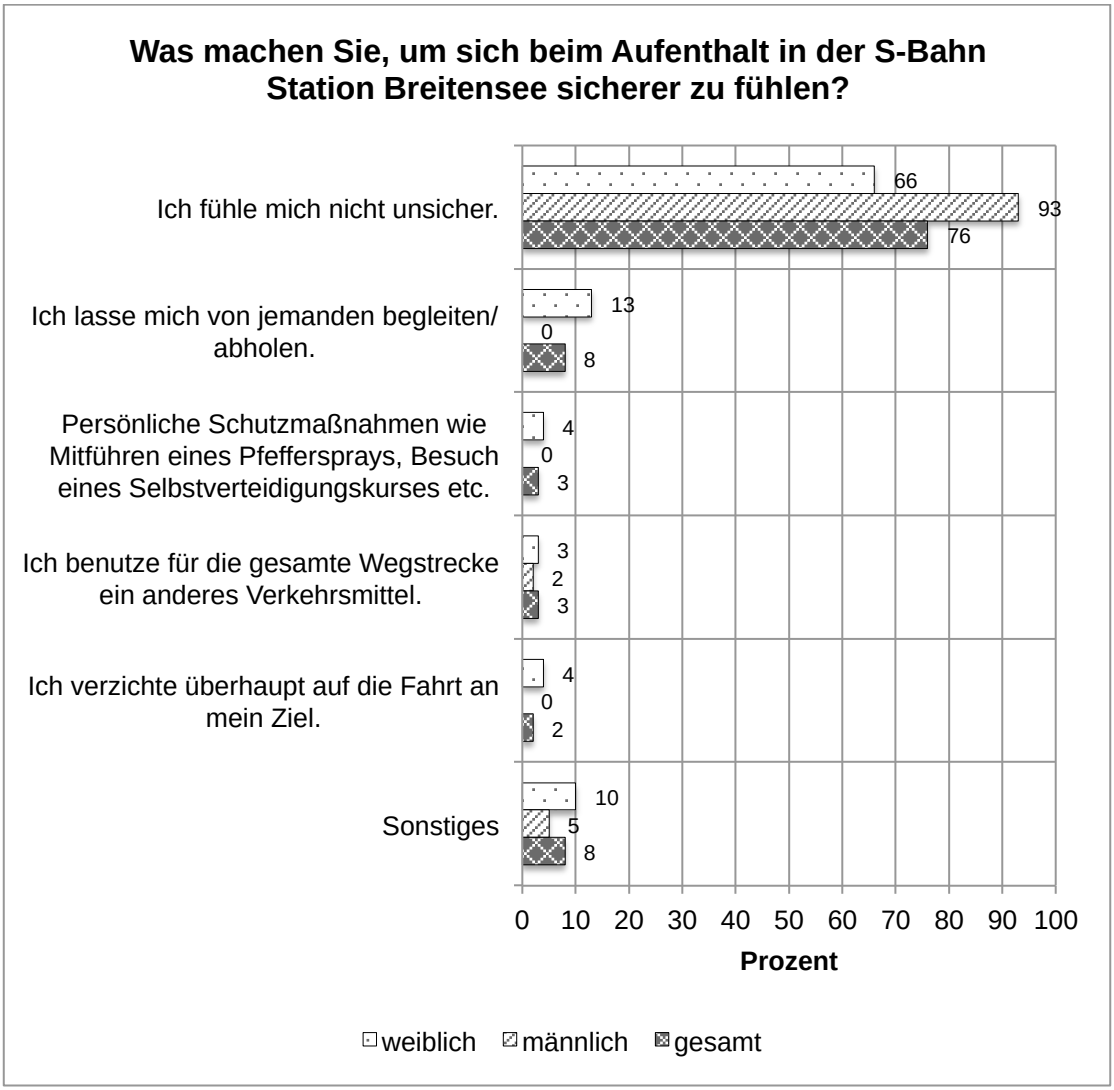
Abbildung 75: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=164



Maßnahmen, um sich beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee sicherer zu fühlen, werden hauptsächlich von weiblichen Befragten ergriffen (34%), 93% der männlichen Befragten geben an, sich nicht unsicher zu fühlen (siehe Abbildung 76). Am häufigsten geben die weiblichen Teilnehmerinnen der Befragung an, sich von jemanden begleiten beziehungsweise abholen zu lassen (13%). Jeweils 4% ergreifen persönliche Schutzmaßnahmen wie das Mitführen eines Pfeffersprays, den Besuch eines Selbstverteidigungskurses etc. oder verzichten überhaupt auf die Fahrt an ihr Ziel. 3% benutzen für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel.

Unter Sonstiges fallen Angaben wie „telefonieren“ (3 Nennungen), „ausweichen“, „aufpassen, aufmerksam sein, ausweichen“, „halte mich von anderen Leuten fern“ und „würde eventuell die Station wieder verlassen (noch nicht vorgekommen)“ (jeweils 1 Nennung).

Abbildung 76: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=120

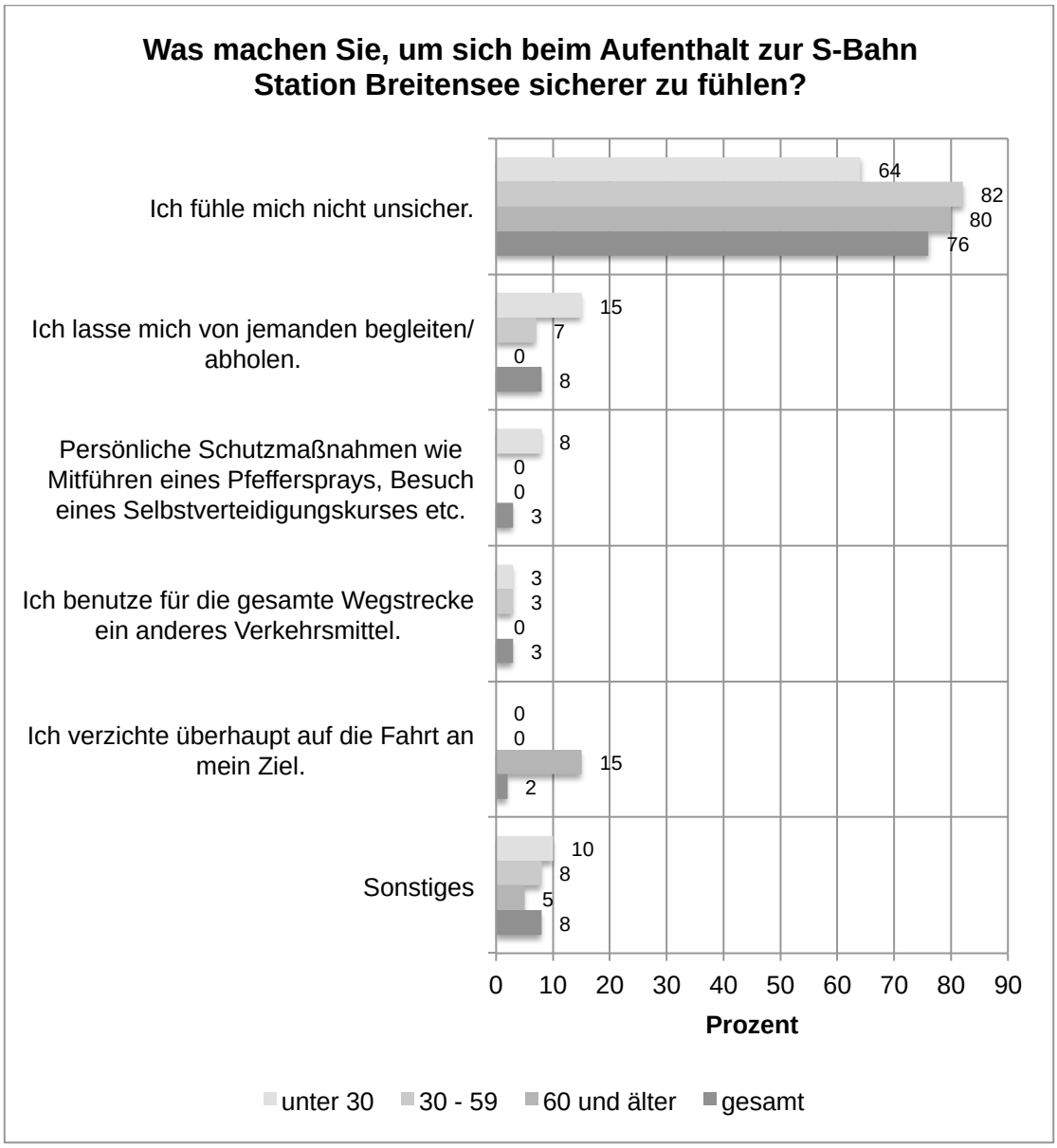


Je nach Alter unterscheiden sich die Maßnahmen, die jene Befragte, die sich beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee unsicher fühlen, treffen: TeilnehmerInnen der Befragung, die unter 30 Jahre alt sind, lassen sich häufig von jemanden abholen (15%) oder ergreifen persönliche Schutzmaßnahmen wie das Mitführen eines Pfeffersprays oder den Besuch eines Selbstverteidigungskurses (8%). Diese Maßnahmen werden ausschließlich von weiblichen Befragten angeführt.

Insgesamt geben 64% der unter 30-Jährigen an, sich nicht unsicher zu fühlen, bei den 30 bis 59-Jährigen führen dies 82% und bei den über 59-Jährigen 80% an. Auffallend ist, dass jene Befragte über 59 Jahre als Maßnahme am häufigsten angeben, überhaupt auf die Fahrt an ihr Ziel zu verzichten (15%)

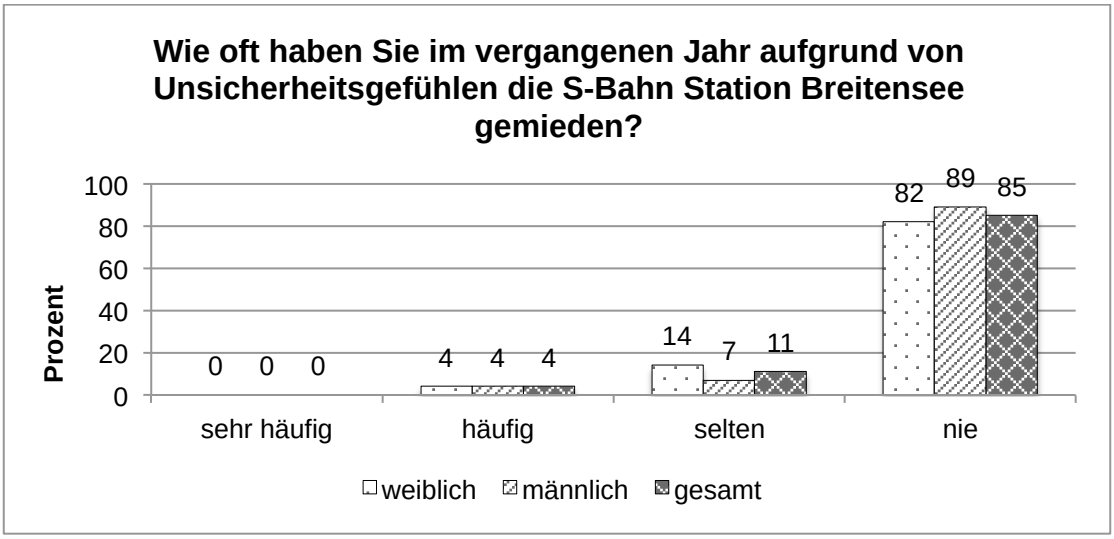
und es sich dabei ausschließlich um weibliche Befragte handelt, die diese Vorkehrung treffen.

Abbildung 77: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=120



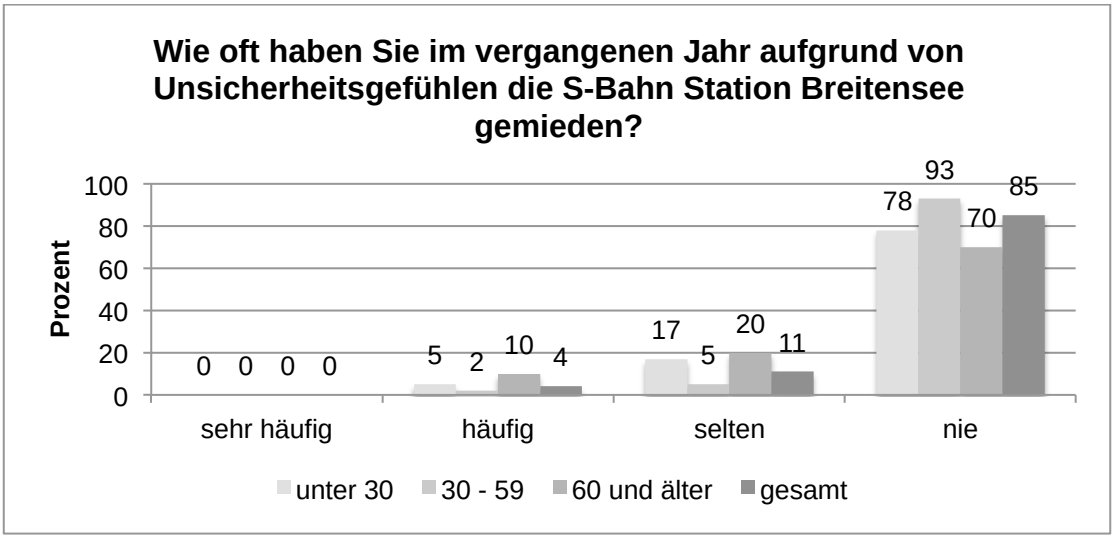
85% der Befragten haben die S-Bahn Station Breitensee im vergangenen Jahr nie aufgrund von Unsicherheitsgefühlen gemieden (weibliche Befragte: 82%, männliche Befragte: 89%) (siehe Abbildung 78). 11% geben an, die S-Bahn Station Breitensee im letzten Jahr selten gemieden zu haben (weibliche Befragte: 14%, männliche Befragte: 7%) und für 4% der Befragten (weibliche Befragte: 4%, männliche Befragte: 4%) war dies häufig der Fall.

Abbildung 78: Vermeidung der S-Bahn Station Breitensee aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=117



Von den unter 30-Jährigen führen 78% an, im vergangenen Jahr die S-Bahn Station Breitensee aufgrund von Unsicherheitsgefühlen nie gemieden zu haben, bei den 30 bis 59-Jährigen trifft dies für 93% und bei den über 59-Jährigen für 70% der Befragten zu (siehe Abbildung 79). Auffallend ist hier wiederum, dass eher die Altersklassen der unter 30-Jährigen und der über 59-Jährigen mit Unsicherheitsgefühle empfinden und darausfolgend Konsequenzen, wie die Vermeidung der S-Bahn Station, ziehen.

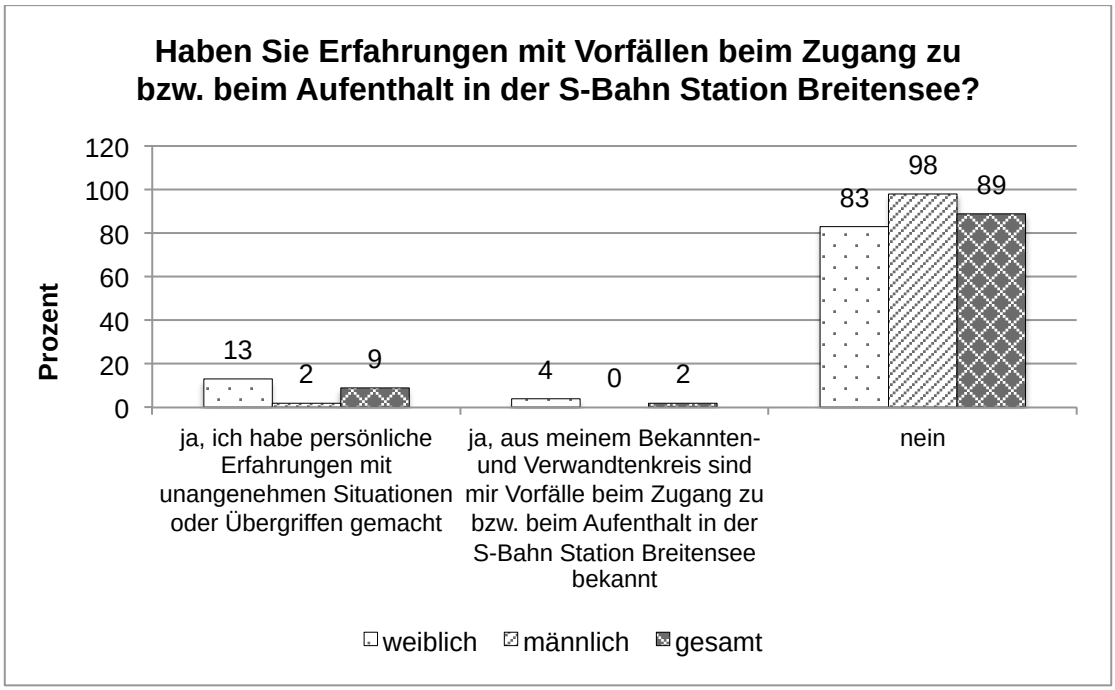
Abbildung 79: Vermeidung der S-Bahn Station Breitensee aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Alter (in %), n=117



6.5.1.6 Persönliche Erfahrungen

89% der TeilnehmerInnen der Befragung haben keine Erfahrungen mit Vorfällen oder unangenehmen Situationen beim Zugang zu beziehungsweise beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee gemacht (weibliche Befragte: 83%, männliche Befragte: 98%) (siehe Abbildung 80). 13% der weiblichen Befragten berichten, persönliche Erfahrungen mit ungenehmen Situationen oder Übergriffen gemacht zu haben (männliche Befragte: 2%) und insgesamt 2% der BefragungsteilnehmerInnen sind Vorfälle beim Zugang oder beim Aufenthalt in der Station aus dem Verwandten- und Bekanntenkreis bekannt.

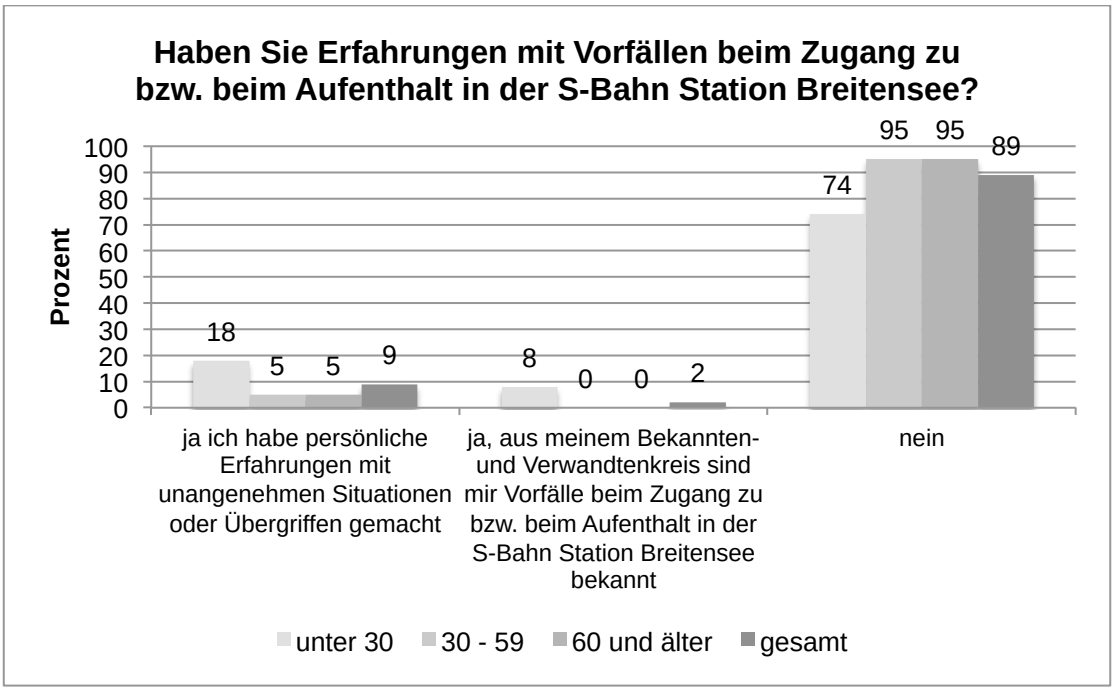
Abbildung 80: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (in %), Mehrfachantworten möglich, n=117



Auffallend ist, dass jeweils 95% der 30 bis 59-Jährigen und über 59-Jährigen angeben, weder persönliche Erfahrungen mit Übergriffen beim Zugang zur und beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee gemacht zu haben und ihnen auch aus ihrem Verwandten- und Bekanntenkreis keine Übergriffe bekannt sind, dies jedoch nur für 74% der unter 30-Jährigen zutrifft (siehe Abbildung 81). In dieser Altersklasse haben 18% der Befragten persönliche Erfahrungen mit unangenehmen Situationen oder Übergriffen und 8% geben

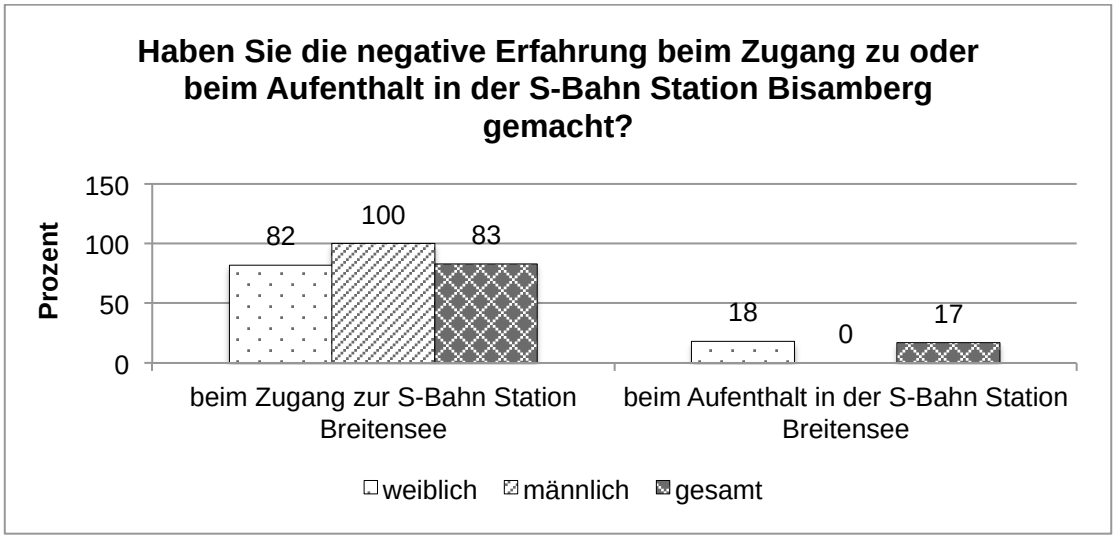
an, von Vorfällen, denen Verwandten- oder Bekannten passiert sind, zu wissen.

Abbildung 81: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), Mehrfachantworten möglich, n=117



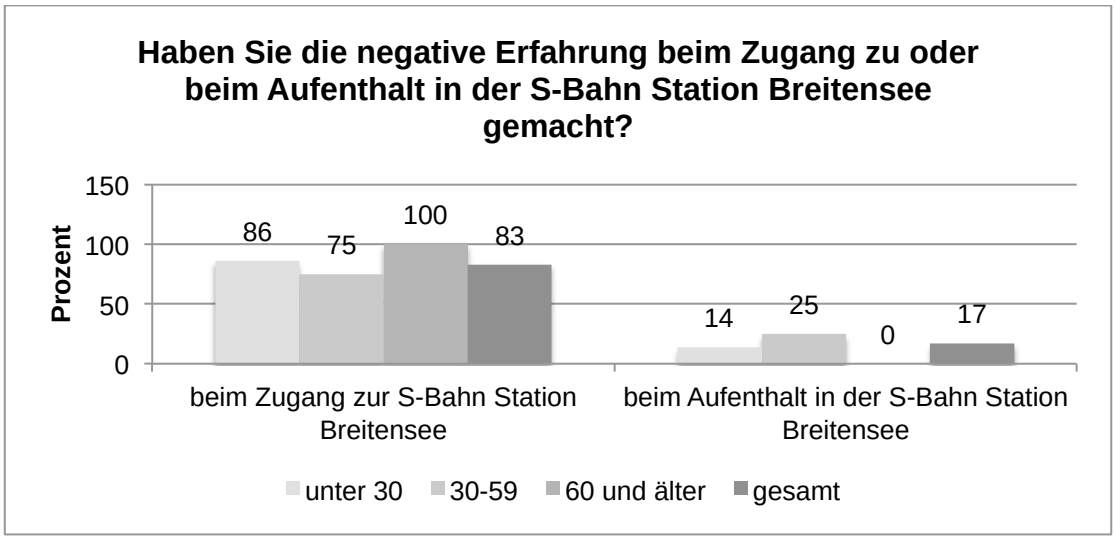
Insgesamt 9% der Befragten geben an, negative Erfahrungen beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee gemacht zu haben. Davon sind 83% der Vorfälle laut Angaben beim Zugang zur Station geschehen und 17% in der S-Bahn Station selbst (siehe Abbildung 81). Die Antworten der männlichen Befragten zeigen, dass, wenn sie negative Erfahrungen gemacht haben, dies ausschließlich beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee passiert ist, bei den weiblichen Befragten war dies bei 82% der Fall, 18% berichten von unangenehmen Vorfällen beim Aufenthalt in der Station selbst.

Abbildung 82: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; Mehrfachantworten möglich, nach Geschlecht (in %), n=12



Eine Differenzierung der Antworten nach Alter zeigt keine nennenswerten Auffälligkeiten.

Abbildung 83: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), Mehrfachantworten möglich, n=12



Von jenen Befragten, die angeben, negative Erfahrungen beim Zugang zur und beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee gemacht zu haben oder denen Vorfälle aus dem Verwandten- und Bekanntenkreis bekannt sind, führen 58% (7 Personen) an, ihr Verhalten seit diesen Vorfällen geändert zu haben (siehe Tabelle 12). Die Maßnahmen reichen von aufmerksamer und achtsam bei Gruppen von Jugendlichen sein und Abstand halten zu anderen

Personen bis hin zur Vermeidung der S-Bahn Station Breitensee am Abend beziehungsweise Verwendung eines anderes Verkehrsmittels, um den Weg von der Station nachhause nicht alleine gehen zu müssen.

Tabelle 12: Geändertes Verhalten aufgrund von negativen Erfahrungen, S-Bahn Station Breitensee (n=7)

Haben Sie Ihr Verhalten aufgrund der oben genannten Erfahrungen geändert?		
	Häufigkeiten	Prozent
nein	3	30
achtsam sein bei Gruppen von Jugendlichen: wenn sie aggressiv wirken, dann aus dem Weg gehen	1	10
aufmerksamer, telefonieren	1	10
gehe Umweg, fahre am Abend mit der U-Bahn um nicht von der S-Bahn Station nach Hause gehen zu müssen	1	10
gehe am Abend nicht alleine zur S-Bahn Station	1	10
bin aufmerksamer	1	10
jetzt: fahre dann mit dem Autobus am Abend	1	10
suche Abstand zu anderen Personen	1	10
gesamt	10	100

6.5.1.7 Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens

Die am häufigsten genannten Maßnahmen, die für die Befragten zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee beitragen würden, sind mehr Licht beziehungsweise eine bessere Beleuchtung im Ludweg-Zatzka Park und auf der Straße (39%), sowie die Anwesenheit von Aufsichtspersonen, Personal, Securities und der Polizei (31%) (siehe Tabelle 13). Konkret werden Aufsichtsorgane gewünscht, die vor allem bei Dunkelheit beziehungsweise in den Abend- und Nachtstunden anwesend sind und bei Bedarf den Fahrgästen und PassantInnen helfen. Auch die gelegentliche Präsenz der Polizei wird gewünscht. Jeweils 7% der Befragten plädieren dafür, Personengruppen, die sich vor der Station und im Treppenhaus aufhalten, zu vertreiben, sowie mehr Kameras zu installieren. Für jeweils 5% wäre die Belebung der Station, vor allem im Eingangsbereich durch die Ansiedlung einer Bäckerei oder eines Beisls sowie die Verschönerung des Parks wünschenswert.

Tabelle 13: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, Mehrfachantworten möglich, n=41

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee erhöhen?	Häufigkeiten	Prozent
Mehr Licht bzw. bessere Beleuchtung (auf der Straße, im Park)	17	39
Aufsichtsperson/Personal/Kontrolle durch Securities/Polizeipräsenz	14	31
Personengruppen (die teilweise Drogen konsumieren) vor der Station und im Treppenhaus vertreiben	3	7
mehr Kameras	3	7
Belebung in der Station/beim Eingang: Bäcker, Beisl; Musik; mehr Leben, mehr Leute	2	5
Heruntergekommenen Park verschönern	2	5
Jugendarbeit: den Jugendlichen etwas anbieten	1	2
Aufzug: so weit weg, dort könnte jemand sein	1	2
Toilette putzen	1	2
Gesamt	44	100

Die am häufigsten genannten Vorschläge, um das Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station zu erhöhen, sind ähnlich jenen für den Zugang zur Station: 26% wünschen sich - vor allem im Treppenhaus - eine bessere Beleuchtung und für 23% würde die Anwesenheit von Aufsichtspersonen, Personal, Securities und eine gelegentliche Polizeipräsenz zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beitragen (siehe Tabelle 14). Für jeweils 10% wäre die Installierung von mehr Überwachungskameras sowie ein Aufzug beim südlichen Ausgang zur Märzstraße wünschenswert, 8% ist die Gestaltung des Lifts und des Zugangs zum Lift ein Anliegen. Die freundliche, bunte und moderne Gestaltung des Treppenhauses, bei denen Versteckmöglichkeiten verringert werden und der Zugang verkürzt wird ist für 8% der Befragten wünschenswert.

Tabelle 14: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee, Mehrfachantworten möglich, n=54

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee erhöhen?	Häufigkeiten	Prozent
Mehr Licht bzw. bessere Beleuchtung: vor allem im Treppenhaus	16	26
Aufsichtsperson/Personal/Kontrolle durch Securities/Polizeipräsenz	14	23
Aufzug beim südlichen Ausgang (für Mütter mit Kindern und ältere Menschen)	6	10
mehr Kameras, Überwachungskameras mit Leitstelle verbinden	6	10

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee erhöhen?		
Lift besser gestalten, Zugang ist sehr lang, größer, schneller, heller	5	8
Treppenhaus: bunter, freundlicher und moderner gestalten, Nischen weg, Versteckmöglichkeiten verringern; kürzeren Zugang machen	3	4
Notruf in der Nähe, Notrufsäulen besser „hervorheben“, Notrufnummer auf Pickerl schreiben	2	3
Dreck, verschmutzt, angeschmiert, reinigen	2	3
mehr Leute, mehr belebt, am Abend sind jetzt eher weniger Leute	2	3
Zweite Anzeigetafel machen (weil weit weg)	1	2
Absperrung als Schutz, damit niemand vor die S-Bahn fallen kann	1	2
Gangs, die beim Eingang stehen und im Treppenhaus und Drogen konsumieren	1	2
Gastronomie: damit bessere soziale Kontrolle;	1	2
Station moderner machen, mehr Glas, mehr Licht	1	2
Gesamt	61	100

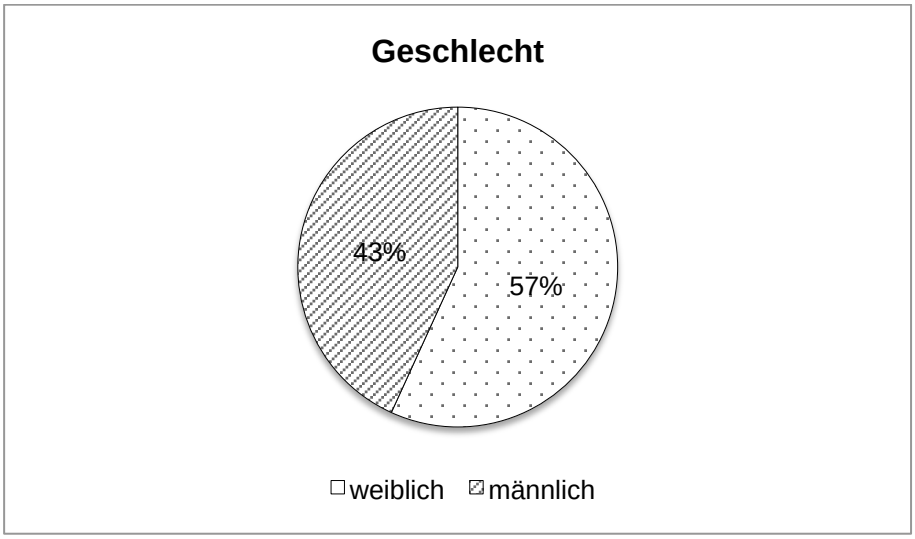
6.5.2 S-Bahn Station Bisamberg

An der S-Bahn Station Bisamberg wurden insgesamt 44 Personen zu ihrem Sicherheitsempfinden beim Zugang zur und beim Aufenthalt in der Station befragt.

6.5.2.1 Soziodemographische Daten

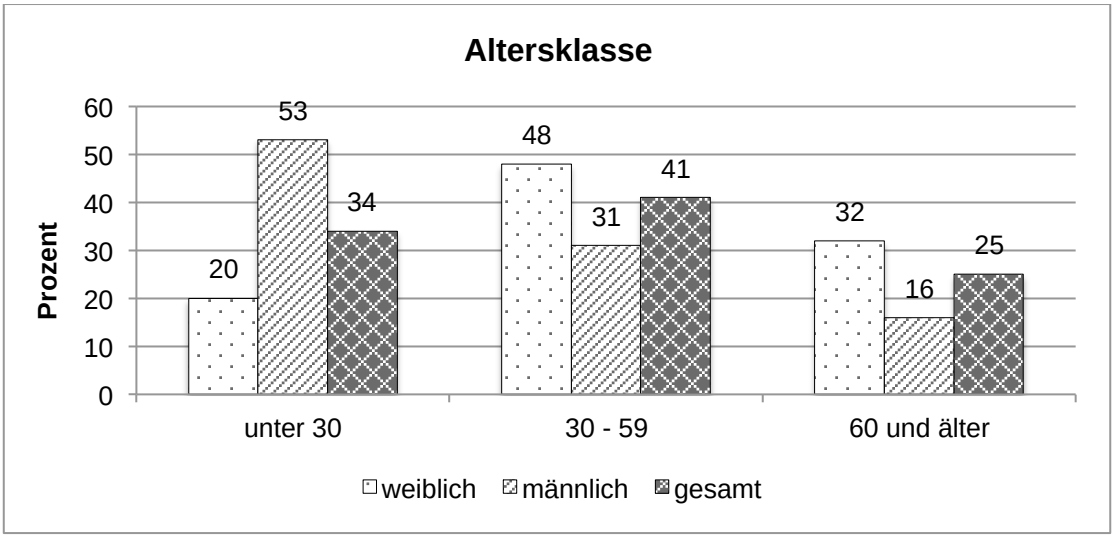
Von den insgesamt 44 an der S-Bahn Station Bisamberg befragten Personen sind 57% (25 Befragte) weiblich und 43% (19 Befragte) männlich (siehe Abbildung 84).

Abbildung 84: Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44



Ein Blick auf die Altersstruktur zeigt, dass rund ein Drittel der an der S-Bahn Station Bisamberg befragten Personen unter 30 Jahre alt ist, 41% sind zwischen 30 und 59 Jahre alt und 25% sind 60 Jahre oder älter (siehe Abbildung 85). Auffallend ist, dass der Anteil der befragten männlichen Personen unter 30 Jahre um einiges höher ist als der Anteil der befragten weiblichen Personen in jener Altersklasse. In den Altersklassen der 30- bis 59-Jährigen und der über 59-Jährigen ist der Anteil der weiblichen Befragten hingegen höher als jener der männlichen Befragten.

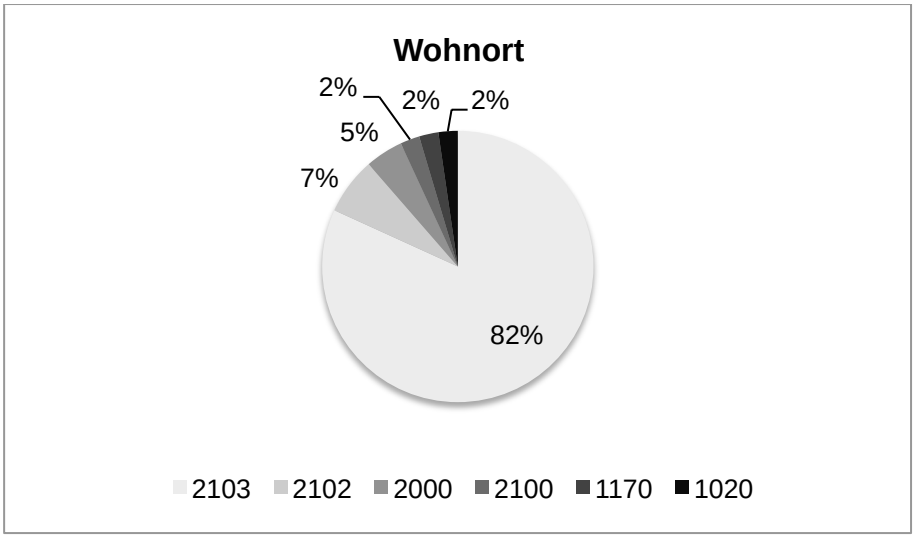
Abbildung 85: Alter und Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44



Für den Großteil (82%) der an der S-Bahn Station Bisamberg befragten Personen ist die Postleitzahl ihres Wohnortes 2103 (Langenzersdorf) (siehe Abbildung 86). Bisamberg mit der Postleitzahl 2102 wurde von 7% der befragten Personen als Wohnort angegeben. Die restlichen Befragten haben ihren Wohnsitz in Stockerau (2000) (5%), Korneuburg (2100), Wien Hernals (1170) und Wien Leopoldstadt (1020) (jeweils 2%).

Der Grund für den hohen Anteil an Fahrgästen mit Wohnsitz in der Gemeinde Langenzersdorf an der S-Bahn Station Bisamberg ist, dass die Gemeindegrenzen von Langenzersdorf die S-Bahn Station Bisamberg samt der umliegenden Siedlungsgebiete einschließen und sich das Gemeindegebiet von Bisamberg etwas weiter nördlich erstreckt.

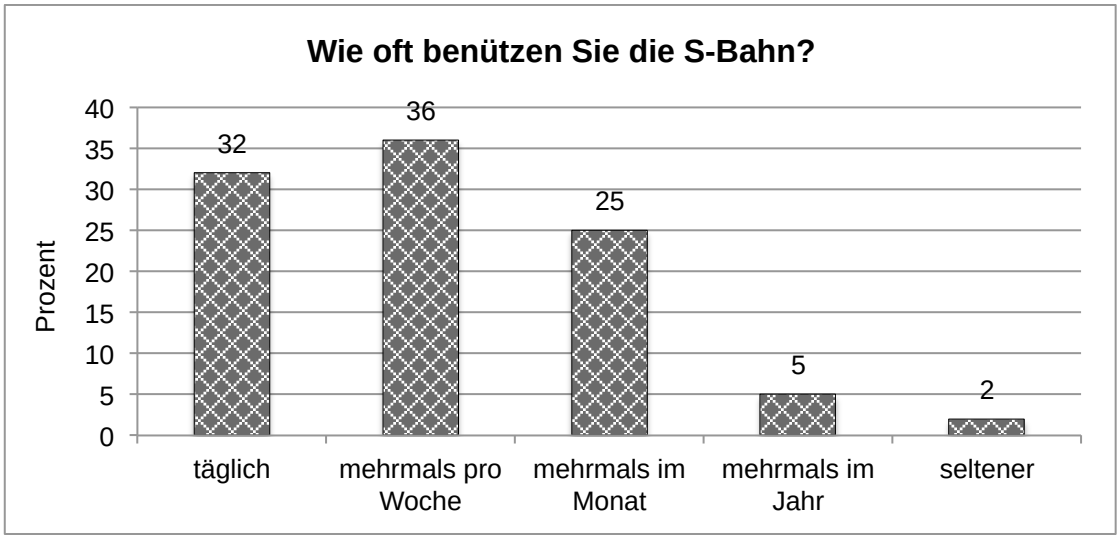
Abbildung 86: Wohnort (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44



6.5.2.2 Nutzung der S-Bahn

Rund ein Drittel (32%) der an der S-Bahn Station Bisamberg befragten Personen fährt täglich mit der S-Bahn, 36% fahren mehrmals in der Woche (siehe Abbildung 87). Ein Viertel der Befragten benützt die S-Bahn mehrmals in der Woche, 5% mehrmals im Monat und 2% seltener.

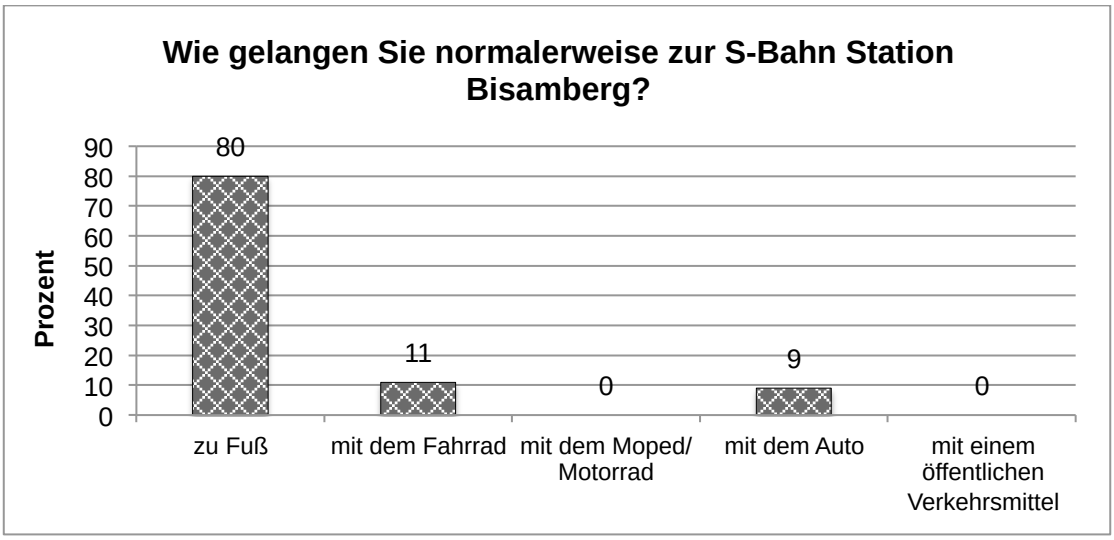
Abbildung 87: Nutzungshäufigkeit der S-Bahn (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44



Der Großteil der Befragten (80%) kommt zu Fuß zur S-Bahn Station Bisamberg, 11% fahren mit dem Fahrrad und 9% mit dem Auto, um zur Station zu gelangen (siehe Abbildung 88). Mit dem Moped, Motorrad oder

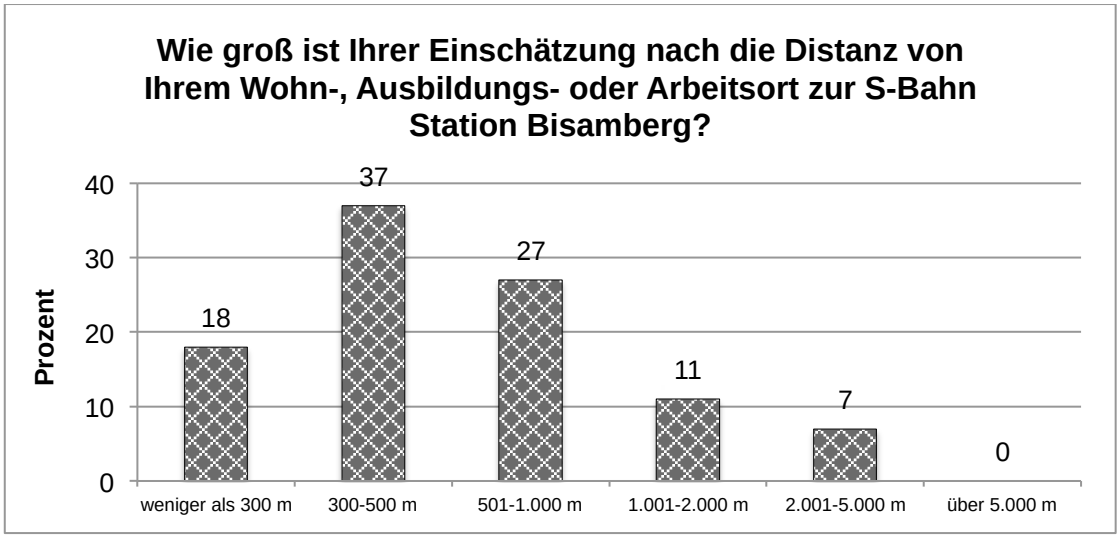
einem öffentlichen Verkehrsmittel fährt niemand der befragten Personen zur S-Bahn Station Bisamberg.

Abbildung 88: Verwendetes Verkehrsmittel für den Weg zur S-Bahn Station Bisamberg (in %), n=44



Die Distanz, die die befragten Personen von ihrem Ausgangsort, also beispielsweise dem Wohn-, Ausbildungs- oder Arbeitsort bis zur S-Bahn Station Bisamberg zurücklegen, ist für 18% der Befragten weniger als 300 m, für 37% 300 bis 500 m und für 27% 500 bis 1.000 m (siehe Abbildung 89). Insgesamt ist also für 82% der befragten Personen die Distanz zur S-Bahn Station Bisamberg geringer als 1.000 m, wodurch der hohe Anteil an Personen, die zu Fuß zur Station gehen, erklärt werden kann. 11% der Befragten legen auf ihrem Weg zur S-Bahn Station Bisamberg eine Distanz zwischen 1.001 und 2.000 m zurück, 7% eine Weglänge zwischen 2.001 und 5.000 m und niemand der Befragten hat weiter als 5.000 m zur S-Bahn Station.

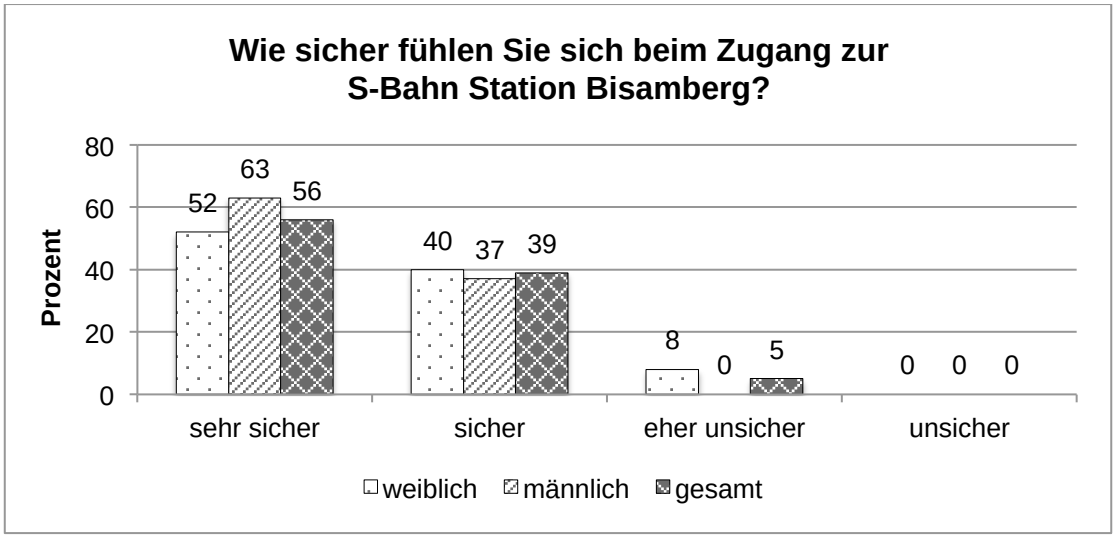
Abbildung 89: Geschätzte Distanz zur S-Bahn Station Bisamberg (in %), n=44



6.5.2.3 Sicherheitsempfinden beim Zugang

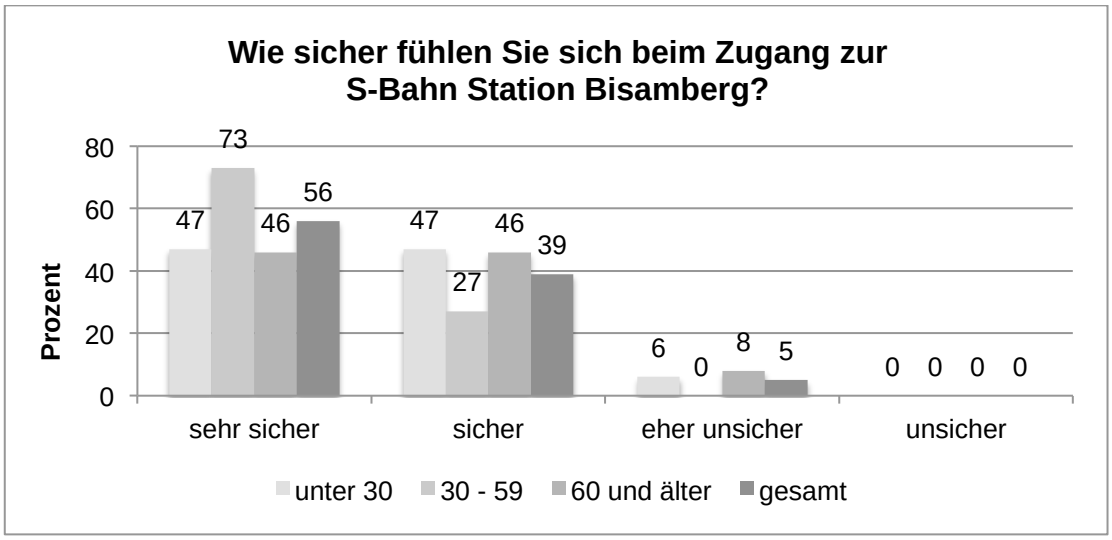
Befragt nach ihrem Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg geben insgesamt 95% der Befragten an, sich sehr sicher oder sicher zu fühlen (siehe Abbildung 90). Nur 5% geben an, sich eher unsicher zu fühlen, unsicher fühlt sich keine der befragten Personen. Auffallend ist, dass sich die weiblichen Befragten tendenziell ein wenig unsicherer fühlen als die männlichen Befragten: 8% der weiblichen Befragten, aber niemand der männlichen Befragten geben an, dass sie sich beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg eher unsicher fühlen.

Abbildung 90: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (in %), n=44



Die Differenzierung der Ergebnisse nach Altersklassen zeigt, dass sich jene Befragten der Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen sicherer fühlen (73% sehr sicher, 27% sicher) als jene der unter 30-Jährigen (47% sehr sicher, 47% sicher, 6% eher unsicher) und der über 59-Jährigen (46% sehr sicher, 46% sicher, 8% eher unsicher) (siehe Abbildung 91).

Abbildung 91: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (in %), n=44

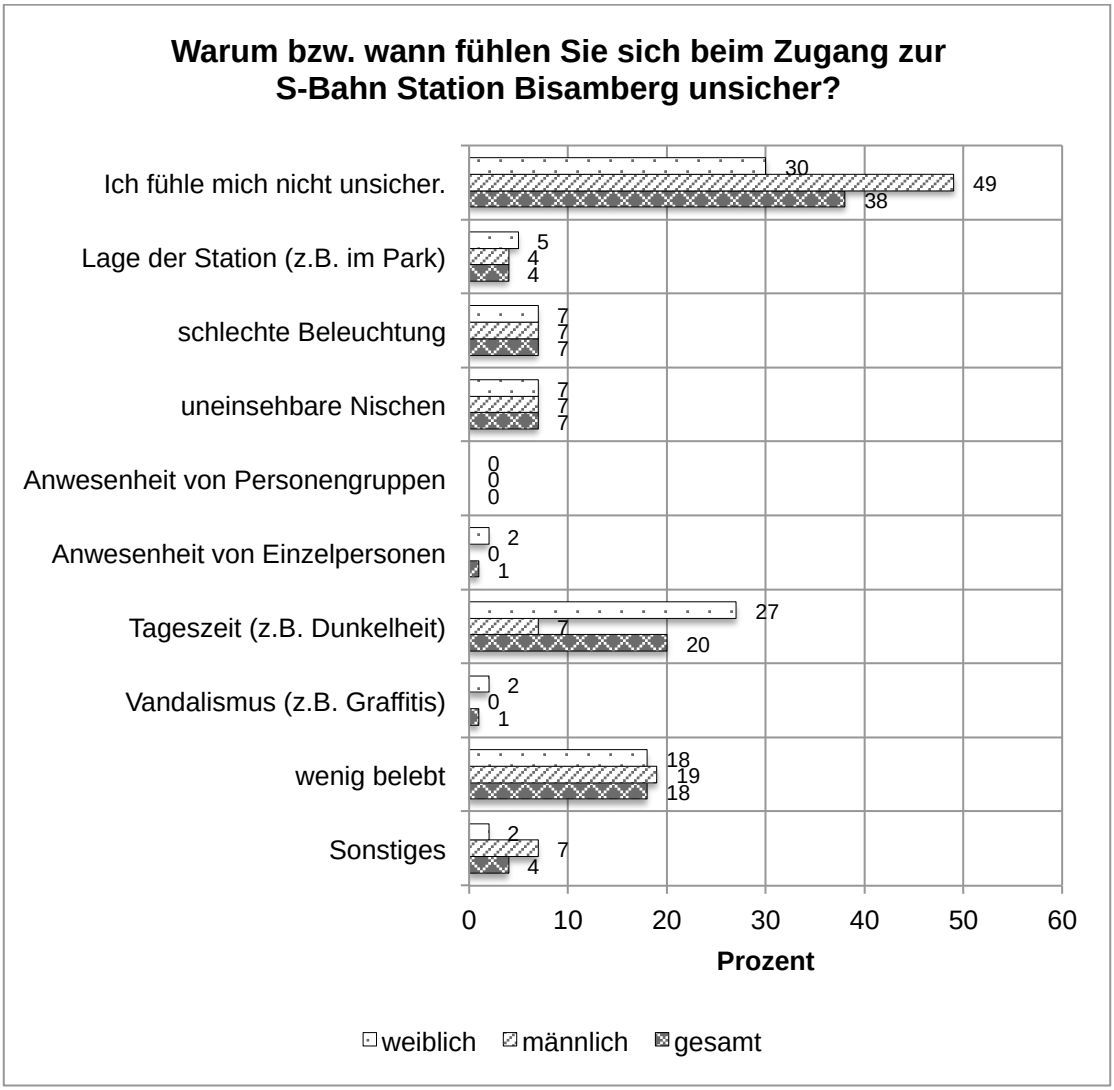


Befragt nach den Gründen für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg geben 20% der Befragten an, dass ihr Sicherheitsempfinden hauptsächlich zu gewissen Tageszeiten (zum Beispiel Abend- und Nachtstunden) beeinträchtigt wird (siehe Abbildung 92). Für 18% der befragten Personen ist der wenig belebte Zugang Auslöser für Unsicherheitsgefühle und für jeweils 7% der Befragten tragen eine schlechte Beleuchtung und uneinsehbare Nischen am Weg zur Station zur Entstehung von Unsicherheitsgefühlen bei.

Ein Blick auf die Antworten - nach Geschlecht differenziert - zeigt, dass die männlichen Befragten öfter angeben, sich nicht unsicher zu fühlen (49%) als weibliche Befragte (30%). Auffallend ist auch, das sich 27% der weiblichen Befragten zu bestimmten Tageszeiten unsicher fühlen, während dies nur für 7% der männlichen Befragten zutrifft.

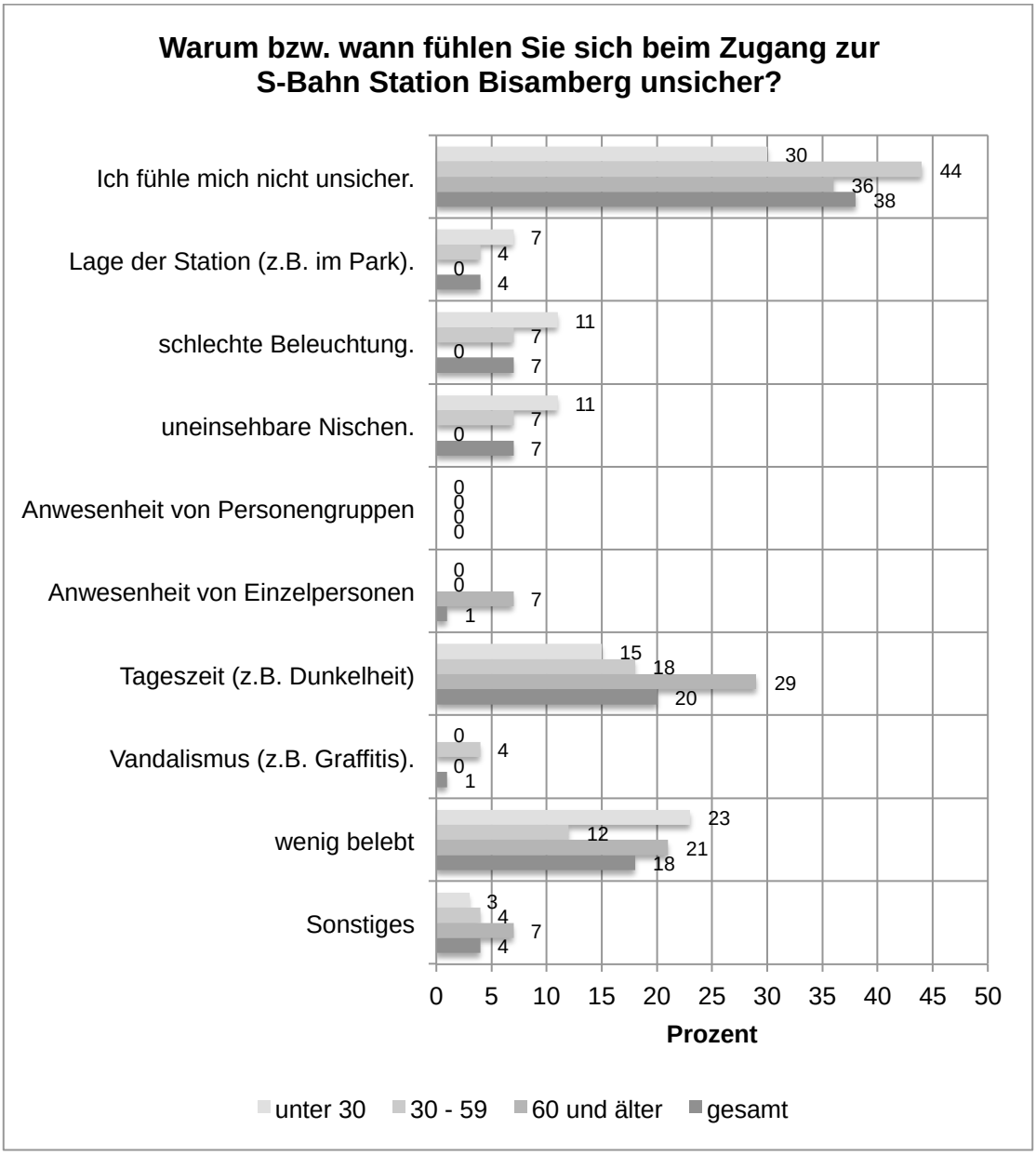
Unter „Sonstiges“ wurde die Unterführung, (fehlende) Kameras, sowie der nicht einsehbare Zugang „An den Mühlen“ zu Gleis 2 als weitere Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg angeführt.

Abbildung 92: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=68



Das nach Altersklassen differenzierte Ergebnis zeigt, dass die Befragten der Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen am häufigsten (44%) angeben, sich nicht unsicher zu fühlen (unter 30-Jährige: 30%; über 59-Jährige: 36%) (siehe Abbildung 93). Bei allen drei Altersklassen sind die Tageszeit und die geringe Belebtheit die am häufigsten angeführten Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur Station.

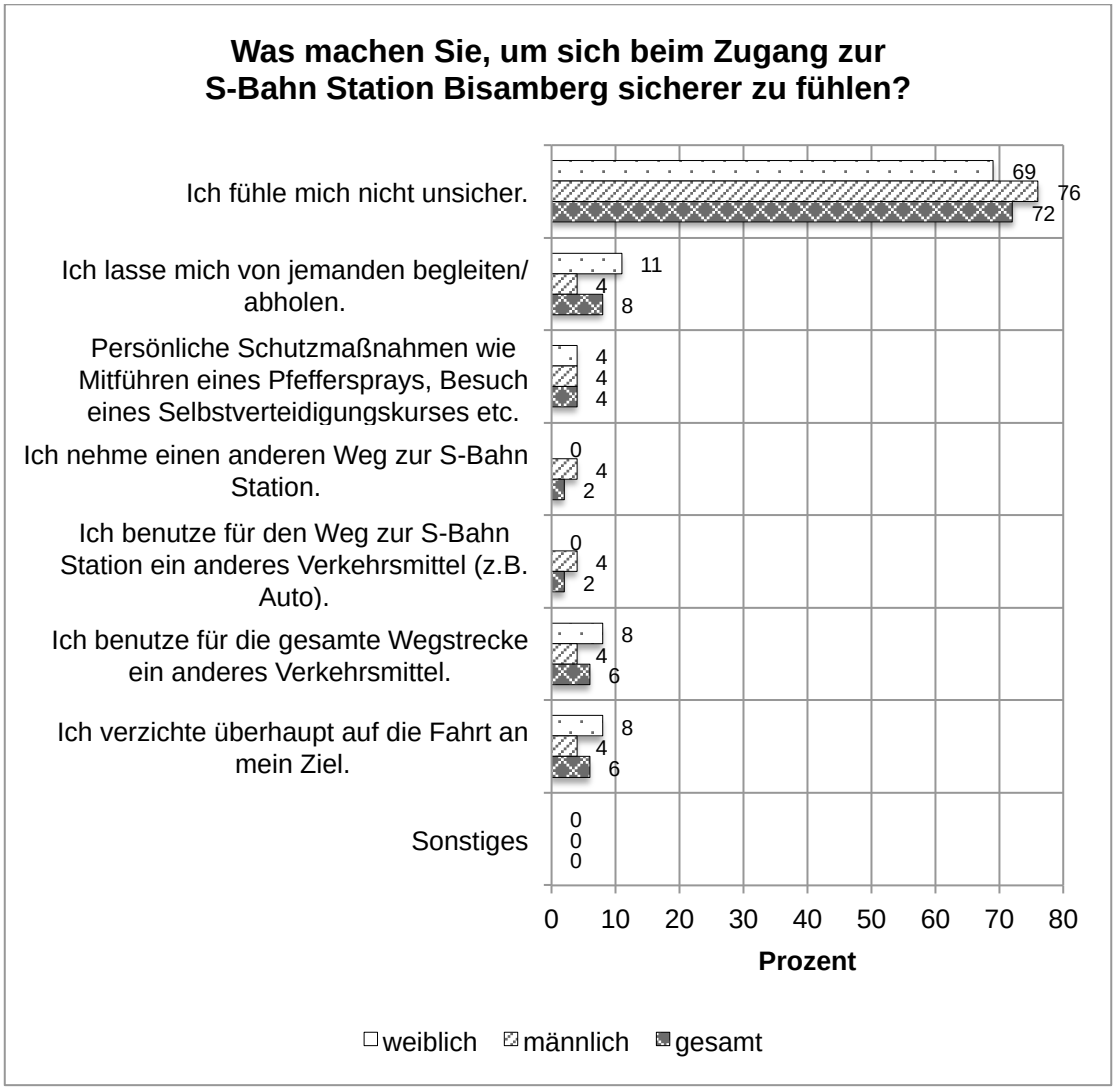
Abbildung 93: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=68



Auf die Frage, welche Maßnahmen die Befragten ergreifen, um sich beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg sicherer zu fühlen, geben 8% an, sich von jemanden zur Station begleiten beziehungsweise abholen zu lassen (siehe Abbildung 94). Jeweils 6% benützen für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel oder verzichten überhaupt auf die Fahrt an ihr Ziel. Die genannten Maßnahmen werden hauptsächlich von weiblichen Befragten ergriffen. Insgesamt geben 72% der Befragten an (weibliche Befragte: 69%; männliche Befragte: 76%), sich nicht unsicher zu fühlen beziehungsweise

sich nicht so unsicher zu fühlen, sodass sie die Ergreifung von Maßnahmen als notwendig erachten.

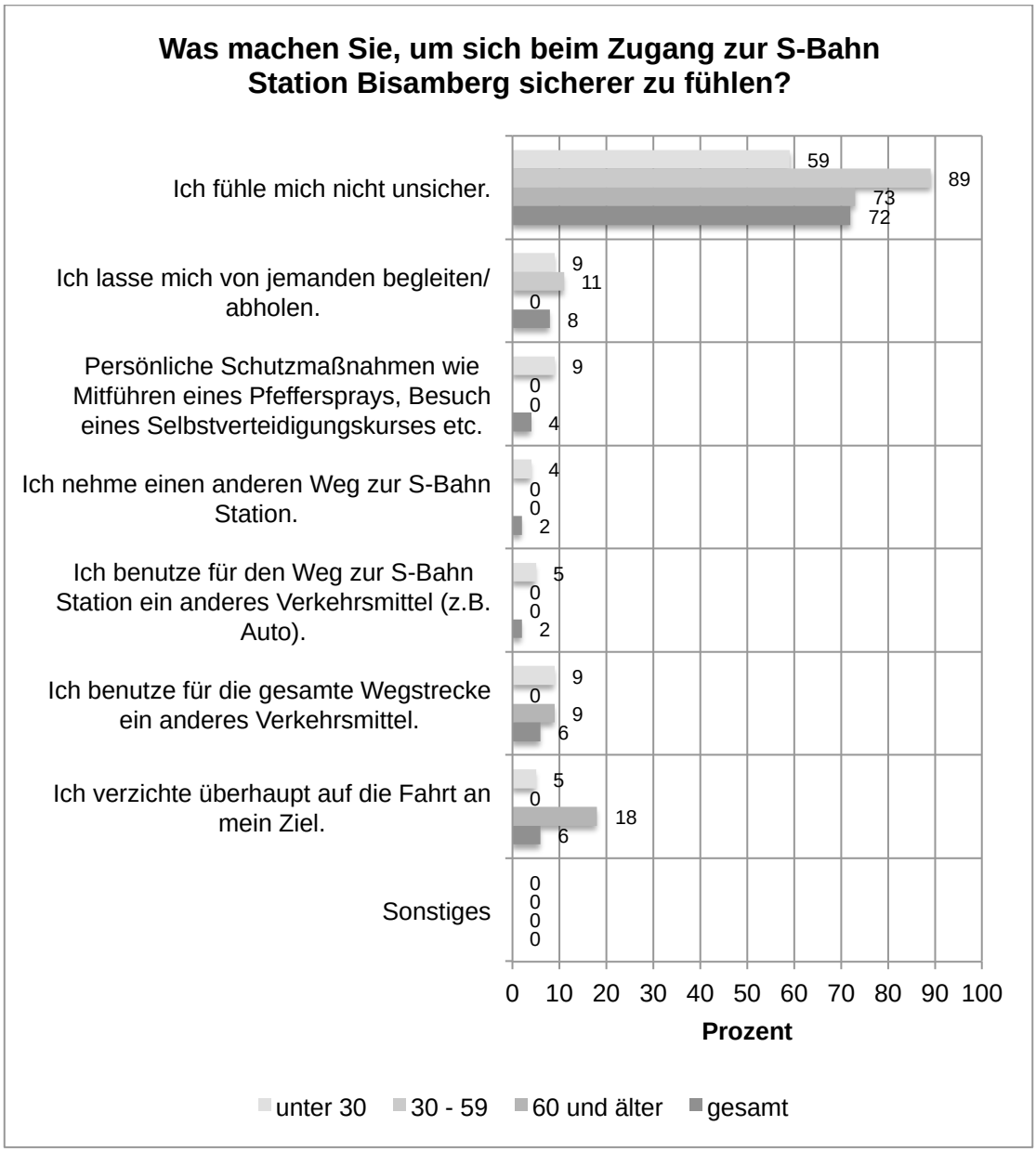
Abbildung 94: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=51



Eine nach Alter differenzierte Auswertung der Antworten zeigt, dass die Befragten jener Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen am häufigsten angeben, sich nicht unsicher zu fühlen (89%), im Vergleich dazu geben dies 59% der unter 30-Jährigen und 73% der über 59-Jährigen an (siehe Abbildung 95). Die einzige Maßnahme, die von der Altersklasse der 30 bis 50-Jährigen ergriffen wird, ist, sich von jemandem begleiten beziehungsweise abholen zu lassen. Besonders auffallend ist, dass 18% der über 59-Jährigen angeben, als Reaktion auf Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station

Bisamberg überhaupt auf die Fahrt an ihr Ziel zu verzichten (unter 30 Jahre: 5%; 30-59 Jahre: 0%).

Abbildung 95: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=51



Insgesamt wählen 32 Befragte den südlichen Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, 10 nehmen den nördlichen Zugang „Tuttenhofstraße“ (siehe Abbildung 96). Jeweils eine Person gibt an, sich beim Zugang „Zu den Mühlen“ zu Bahnsteig 2, in der Unterführung, sowie im Bereich, wo der Weg zu Bahnsteig 1 auf die Straße „An den Mühlen“ trifft, unsicher zu fühlen. Eine

Person führt an, beim Zugang zur Station tagsüber den Eschenweg und den Chorherrenplatz zu benützen, bei Dunkelheit jedoch auf die besser beleuchtete Straße „An den Mühlen“ auszuweichen.

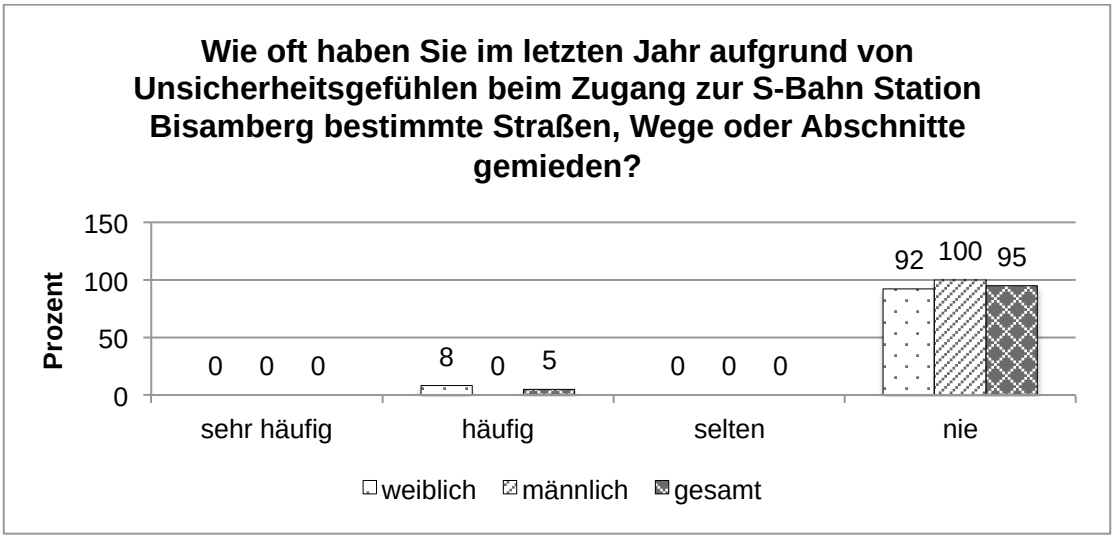
Abbildung 96: Orte der Unsicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, n=42

Quelle: BING Maps, 2014; eigene Bearbeitung

6.5.2.4 Vermiedene Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang

5% der befragten Personen geben an, beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg häufig bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte zu vermeiden (siehe Abbildung 97). Für 95% der Befragten trifft dies nie zu. Auffallend ist, dass ausschließlich weibliche Befragte gewisse Straßen, Wege oder Abschnitte meiden. Die nach Altersklassen differenzierte Auswertung zeigt außerdem, dass jene weibliche Befragte, die angeben, bei ihrem Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg häufig bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte zu vermeiden, alle 60 Jahre oder älter waren.

Abbildung 97: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=44



Jene Straßen, Wege und Abschnitte, die beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg von 5% der Befragten vermieden werden, sind der Eschenweg, der Chorherrenplatz und Waldwege (jeweils 1 Nennung beziehungsweise 33%) (siehe Tabelle 15).

Tabelle 15: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=3

Welche Straßen, Wege oder Abschnitte vermeiden Sie beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg?		
	Häufigkeiten	Prozent
Eschenweg	1	33
Chorherrenplatz	1	33
Waldwege	1	33
gesamt	3	99

Als Gründe für die Vermeidung dieser Wege beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg wird angegeben, dass diese wenig belebt sind oder die Beleuchtung schlecht ist (jeweils 1 Nennung beziehungsweise 50%) (siehe Tabelle 16).

Tabelle 16: Gründe für die Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=2

Was sind Gründe für die Vermeidung dieser Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg?		
	Häufigkeiten	Prozent
wenig belebt	1	50
schlechte Beleuchtung	1	50
gesamt	2	100

Als Alternative zu den aufgrund von Unsicherheitsgefühlen vermiedenen Wegen wird zweimal „Hauptstraße“ genannt (siehe Tabelle 17). Dabei ist - weil es in unmittelbarer Umgebung zur S-Bahn Station Bisamberg keine Straße mit dem Namen Hauptstraße gibt – eher die Art einer Straße gemeint, mit der landläufig gute Beleuchtung und höhere Frequentierung assoziiert wird. Eine der befragten Personen erläutert die Angabe „Hauptstraße“ mit den beiden Straßen „Tuttenhofstraße“ und „An den Mühlen“, die sich in unmittelbarer Umgebung zur S-Bahn Station befinden.

Tabelle 17: Aufgrund von Unsicherheitsgefühlen alternativ benutzte Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=2

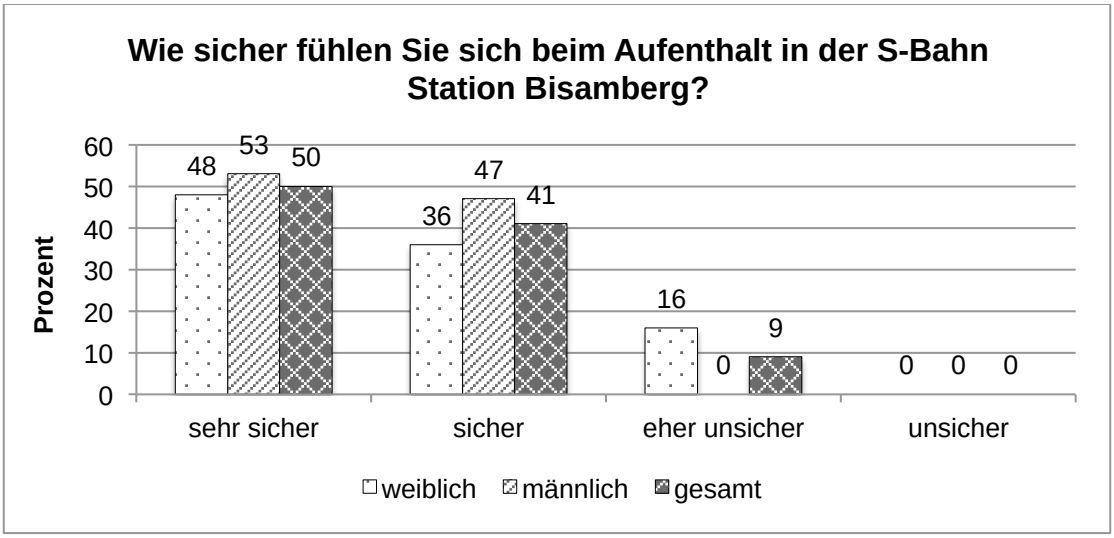
Welche Wege, Straßen oder Abschnitte benutzen Sie stattdessen?		
	Häufigkeiten	Prozent
Hauptstraße	1	50
Hauptstraße (Tuttenhofstraße+An den Mühlen)	1	50
gesamt	2	100

Der Zeitverlust, den die befragten Personen durch ihren Umweg in Kauf nehmen, wird mit 1-2 Minuten beziehungsweise 3-5 Minuten (jeweils 1 Nennung) angegeben.

6.5.2.5 Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt

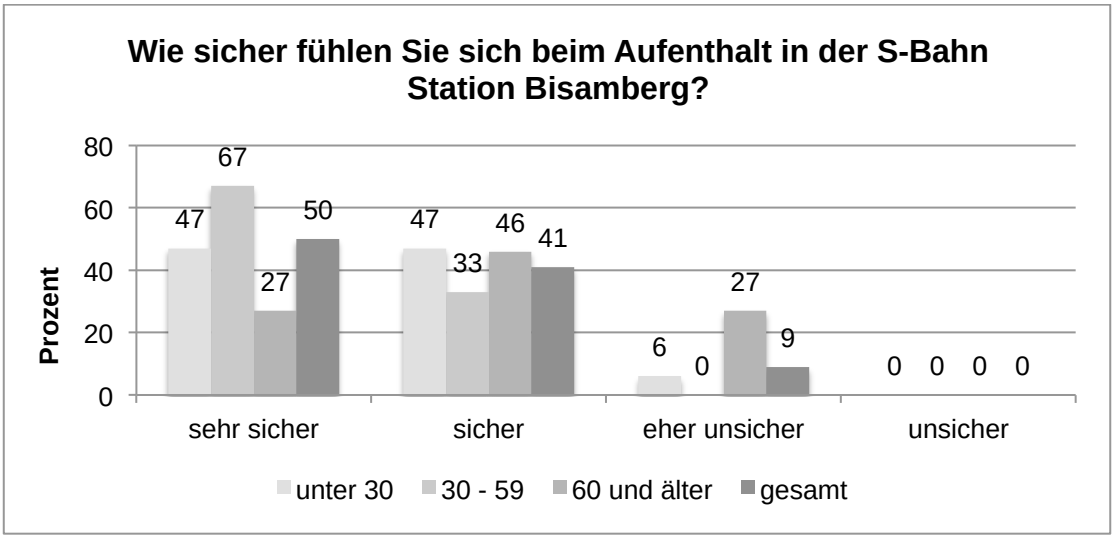
Beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg fühlen sich 50% der Befragten sehr sicher, 41% sicher und 9% unsicher (siehe Abbildung 98). Auffallend ist, dass jene Befragten, die angeben, sich eher unsicher zu fühlen, ausschließlich weiblich sind.

Abbildung 98: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (in %), n=44



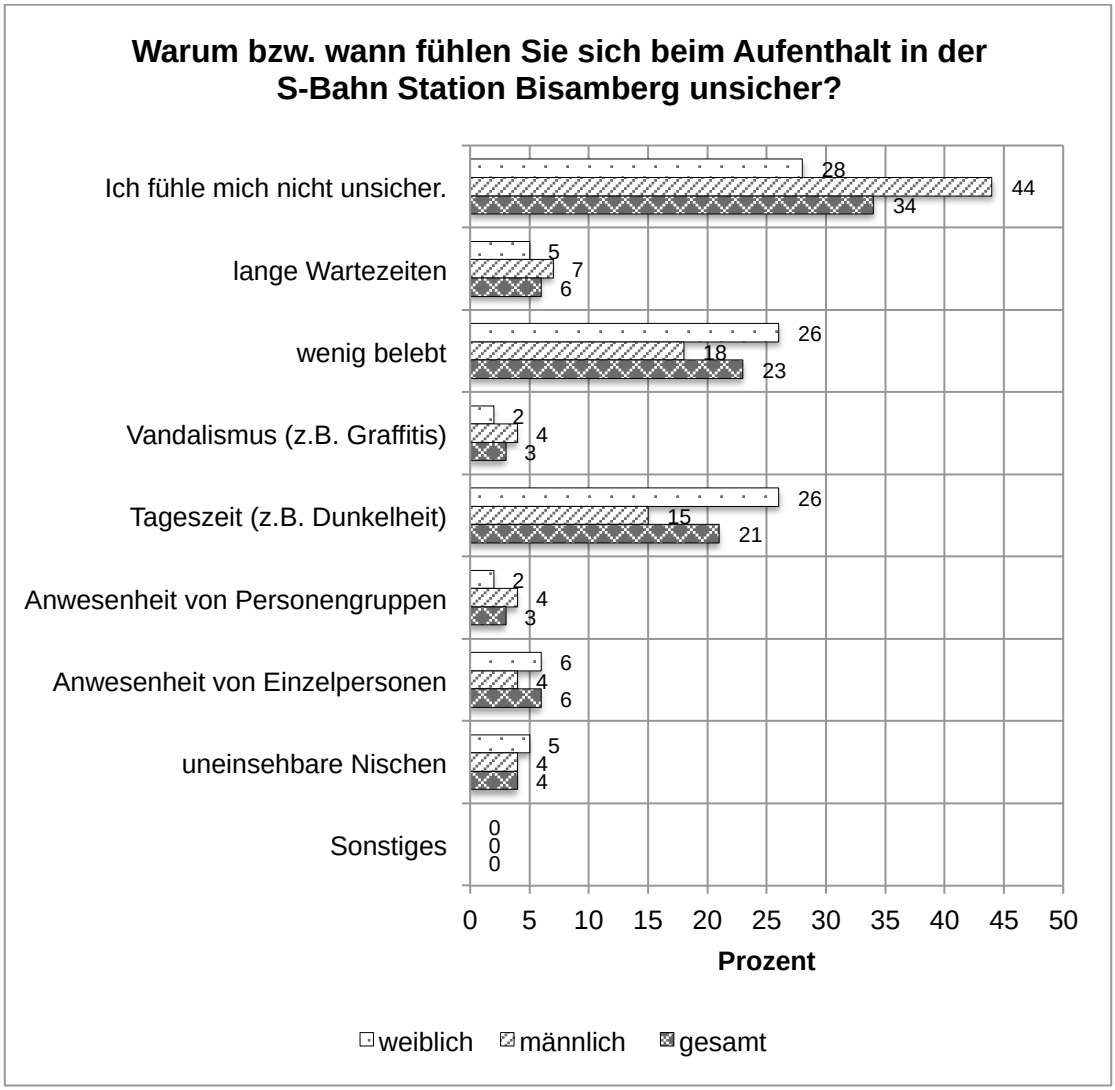
Die Auswertung der Angaben nach Alter zeigt ähnlich wie beim Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, dass sich die Befragten jener Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen am sichersten fühlen (67% sehr sicher, 33% sicher), während 27% der über 59-Jährigen anführen, sich beim Aufenthalt in der Station unsicher zu fühlen (27% sehr sicher, 46% sicher) (unter 30-Jährige: 47% sehr sicher, 47% sicher, 6% eher unsicher) (siehe Abbildung 99).

Abbildung 99: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (in %), n=44



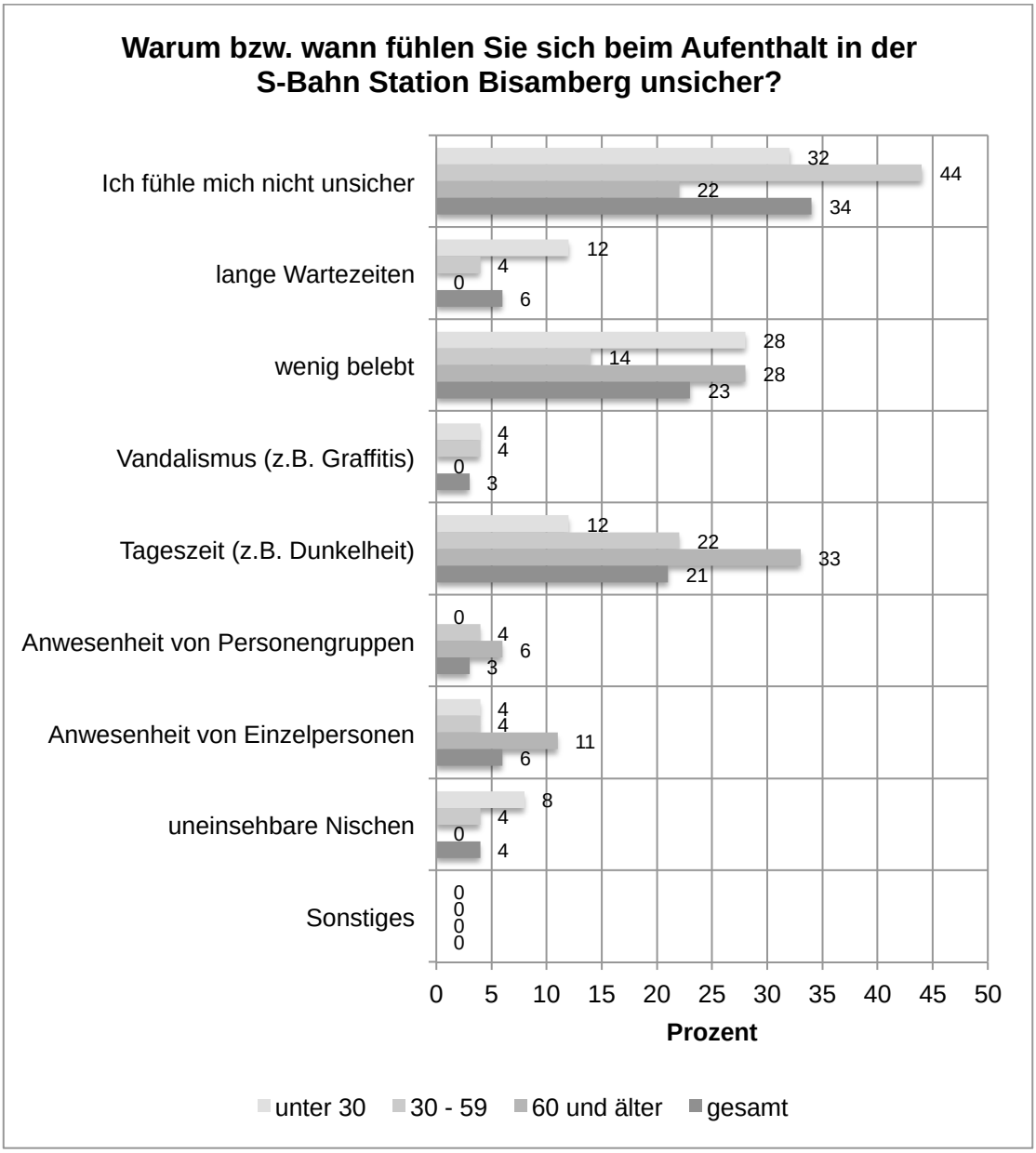
Der am häufigsten genannte Grund für ein negativ beeinträchtigtes Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg ist, dass die Station wenig belebt ist (23%) (siehe Abbildung 100). Für 21% der Befragten ist das Auftreten von Unsicherheitsgefühlen von der Tageszeit abhängig. Von diesen beiden Gründen fühlen sich eher weibliche als männliche Befragte verunsichert. Insgesamt fühlen sich 34% der Befragten nicht unsicher, wobei dies für 44% der Männer und 28% der Frauen zutrifft.

Abbildung 100: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=70



Die Auswertung nach Altersklassen zeigt, dass 44% der 30 bis 59-Jährigen und 32% der unter 30-Jährigen angeben, sich nicht unsicher zu fühlen, dies aber nur für 22% der über 59-Jährigen zutrifft (siehe Abbildung 101). Als Gründe für ihre Unsicherheitsgefühle geben über 59-Jährige am häufigsten die Tageszeit und die wenig belebte Station an.

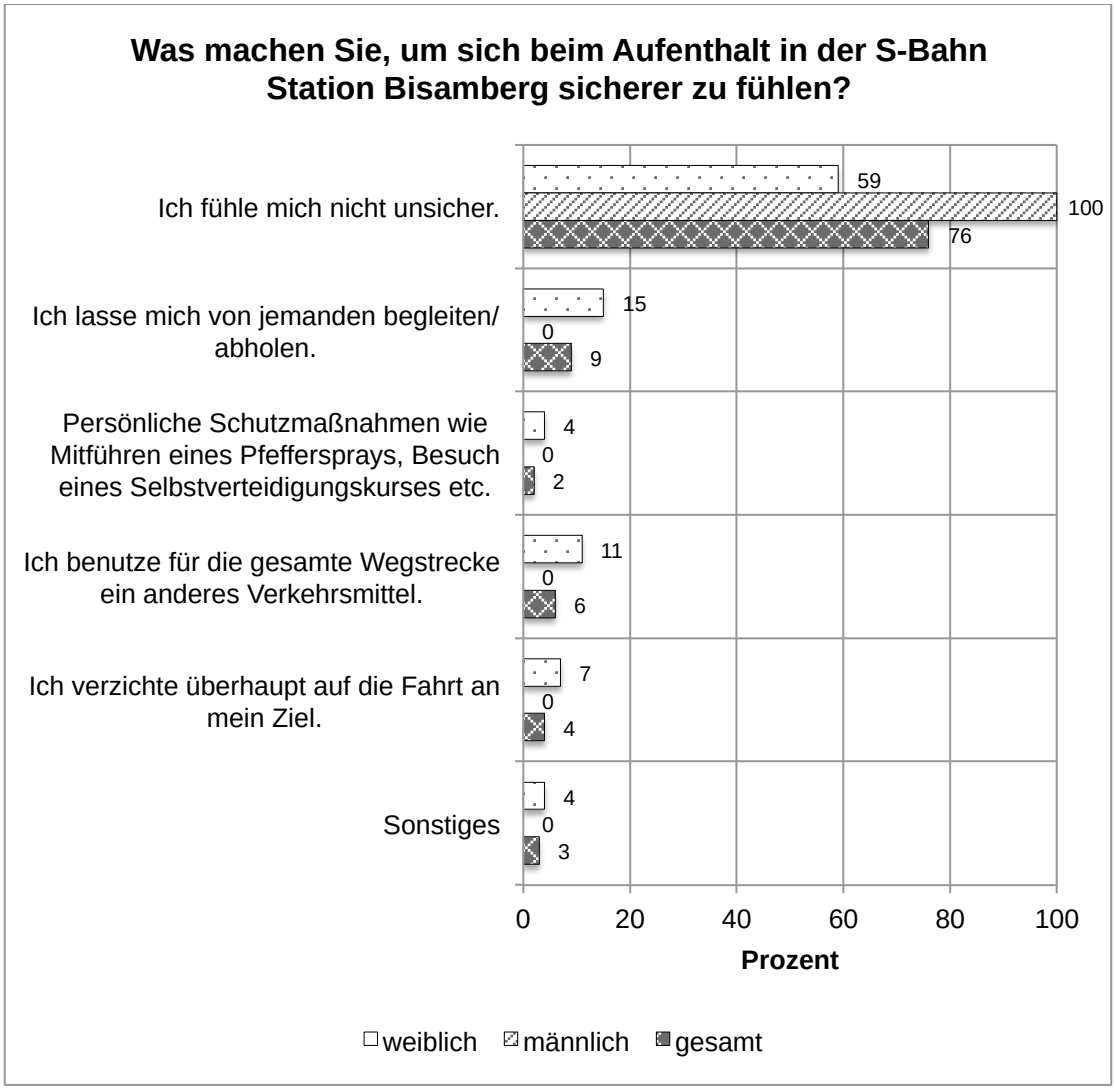
Abbildung 101: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=70



Die Ergebnisse zur Frage, wie mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg umgegangen wird, sind recht ähnlich jenen der Frage nach dem Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur Station. Insgesamt führen 76% der Befragten an, sich nicht unsicher zu fühlen beziehungsweise sich nicht so unsicher zu fühlen, sodass sie die Ergreifung von Maßnahmen als notwendig erachten (siehe Abbildung 102). Auffallend ist, dass sich 100% der männlichen Befragten, jedoch nur 59% der weiblichen Befragten sicher fühlen. Die von weiblichen Befragten am häufigsten

genannten Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens sind: sich von jemanden abholen beziehungsweise begleiten zu lassen (15%), für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu verwenden (11%) und überhaupt auf die Fahrt ans Ziel zu verzichten (7%). Unter „Sonstiges“ wurde als Maßnahme gegen Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg angegeben, Personen aus dem Weg zu gehen (1 Nennung).

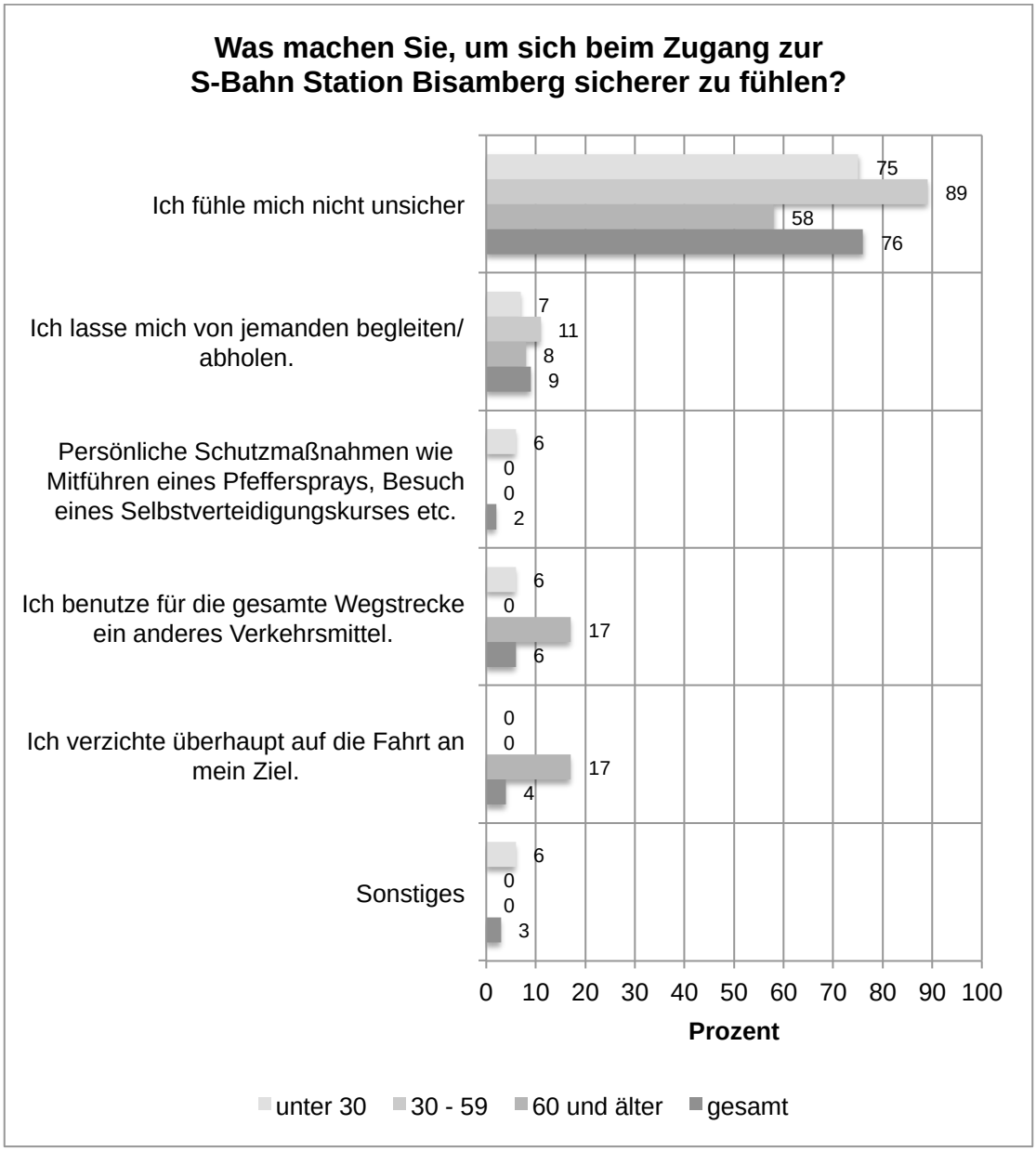
Abbildung 102: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=46



Nach dem Alter differenziert sind es wiederum jene Befragte über 59 Jahre, die am seltensten angeben, sich nicht unsicher zu fühlen (58%; unter 30-Jährige: 75%; 30 bis 59-Jährige: 89%) (siehe Abbildung 103). Maßnahmen,

die hauptsächlich beziehungsweise ausschließlich von Personen jener Altersklasse ergriffen werden, sind die Verwendung eines anderen Verkehrsmittels für die gesamte Wegstrecke und der Verzicht auf die Fahrt ans Ziel.

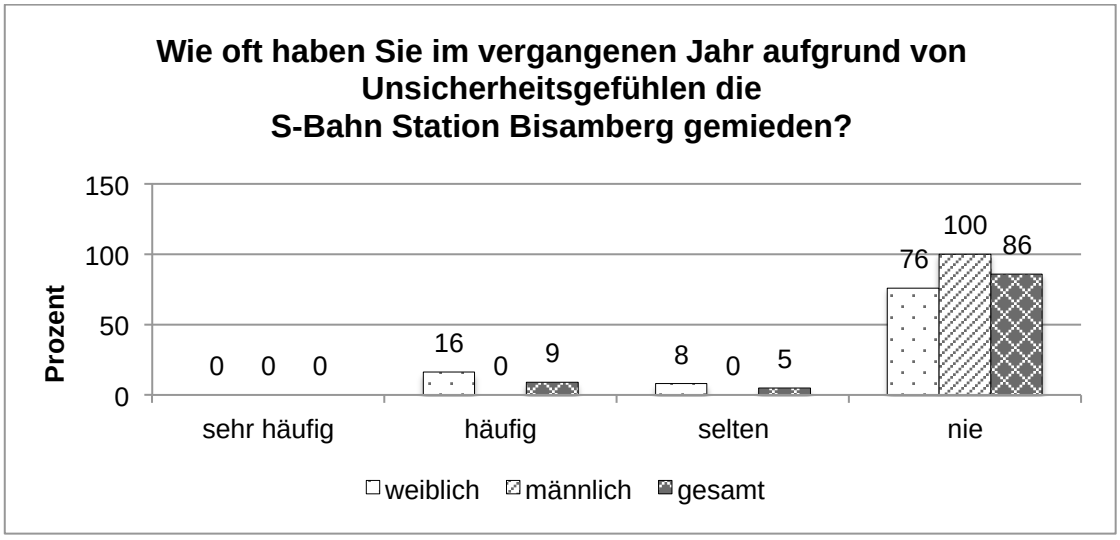
Abbildung 103: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=46



Insgesamt geben 86% der Befragten an, im letzten Jahr die S-Bahn Station Bisamberg aufgrund von Unsicherheitsgefühlen nie gemieden zu haben, wobei diese Aussage für 100% der männlichen Befragten und für 76% der

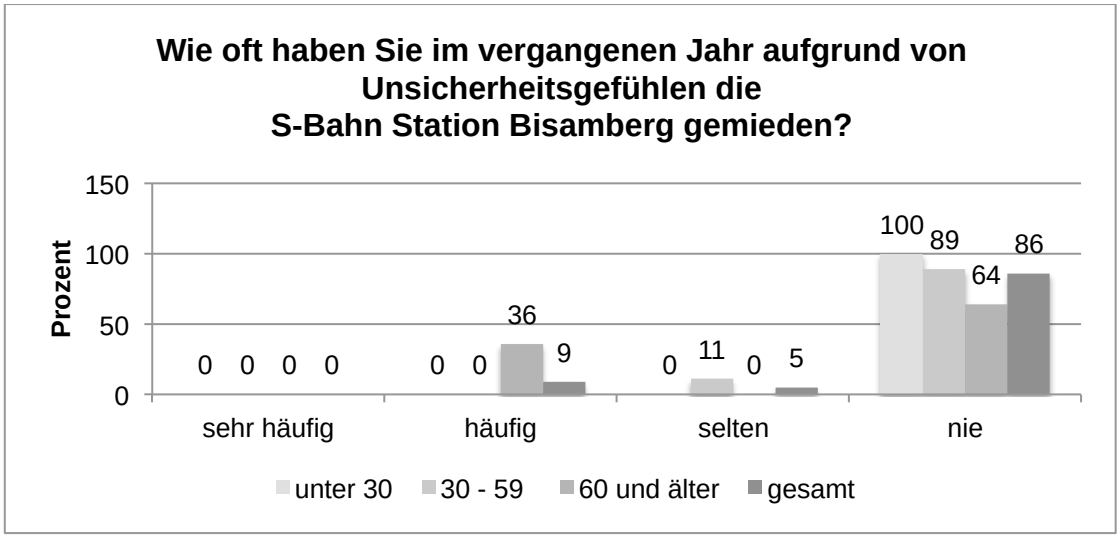
weiblichen Befragten zutrifft (siehe Abbildung 104). Für 8% der weiblichen Befragten waren Unsicherheitsgefühle selten und für 16% häufig ein Grund für die Vermeidung der S-Bahn Station Bisamberg.

Abbildung 104: Vermeidung der S-Bahn Station Bisamberg aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=44



100% der unter 30-Jährigen, 89% der 30 bis 59-Jährigen und 64% der über 59-Jährigen geben an, die S-Bahn Station im vergangenen Jahr nie gemieden zu haben (siehe Abbildung 105). Insgesamt 36% der Personen, die 60 Jahre oder älter sind, geben an, die S-Bahn Station Bisamberg im vergangenen Jahr häufig aufgrund von Unsicherheitsgefühlen gemieden zu haben.

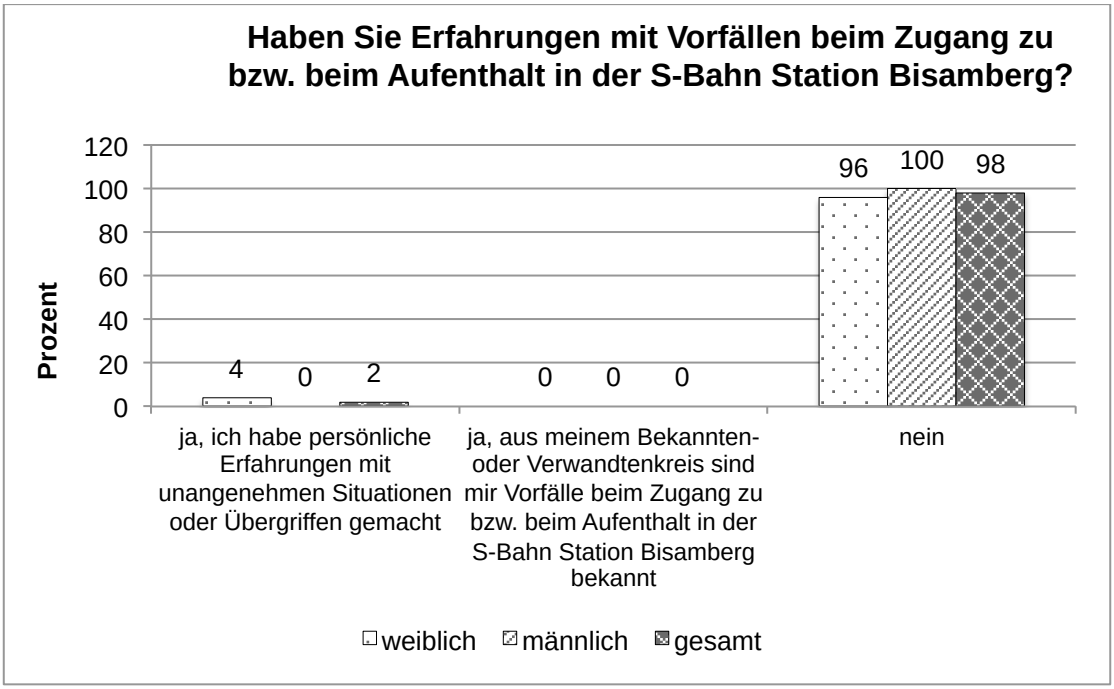
Abbildung 105: Vermeidung der S-Bahn Station Bisamberg aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Alter (in %), n=44



6.5.2.6 Persönliche Erfahrungen

98% der Befragten haben keine negativen Erfahrungen beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg gemacht, 2% der Befragten haben persönliche Erfahrungen mit unangenehmen Situationen oder Übergriffen gemacht, wobei dies ausschließlich von einer weiblichen Befragten angeführt wird (siehe Abbildung 106). Jene weibliche Befragte, die persönliche Erfahrungen mit unangenehmen Situationen oder Übergriffen gemacht hat, hat angegeben, dass dies beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg passiert ist und dass sie ihr Verhalten trotz der negativen Erfahrung nicht geändert habe.

Abbildung 106: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg (in %), Mehrfachantworten möglich, n=44



6.5.2.7 Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens

Als Maßnahmen, durch deren Umsetzung sich das Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg für die befragten Personen erhöhen würde, werden am häufigsten eine bessere Beleuchtung (43%; 6 Nennungen) und das Zurückschneiden von Gestrüpp, Büschen, Bäumen und Sträuchern (22%; 3 Nennungen) angeführt (siehe Tabelle 18). Dies wird

vor allem beim Auf- und Abgang “An den Mühlen” von und zu Gleis 2 als verbesserungswürdiges Handlungsfeld gesehen.

Tabelle 18: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=13

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg erhöhen?		
	Häufigkeiten	Prozent
Mehr Licht bzw. bessere Beleuchtung	6	43
Gestrüpp/Büsche/Bäume/Sträucher zurückschneiden, einsehbar machen	3	22
Notrufsignal in der Unterführung oder Sirene, die zum Heulen anfängt (Missbrauch?)	1	7
Installation von Kameras	1	7
Grenzen wieder schließen	1	7
Information, dass sich der Kartenautomat nur auf Gleis 1 befindet	1	7
Sicherheitspersonal	1	7
gesamt	14	100

Beim Aufenthalt in der Station Bisamberg wünscht sich über ein Drittel der Befragten (35%; 7 Nennungen), dass Überwachungskameras installiert werden (siehe Tabelle 19). 15% der befragten Personen wäre die Implementierung eines Notruftelefons beziehungsweise eines Notrufknopfs ein Anliegen (3 Nennungen), wobei die Befragten selbst immer wieder das Risiko von Missbrauch dieser Einrichtungen angesprochen haben. Für eine Anzeigetafel, durch die die Fahrgäste besser über etwaige Zugverspätungen informiert werden, plädieren 10% der Befragten (2 Nennungen).

Tabelle 19: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=18

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg erhöhen?		
	Häufigkeiten	Prozent
Installation von Überwachungskameras	7	35
Notruftelefon/Notrufknopf (Missbrauch?)	3	15
Anzeigetafel für bessere Fahrgastinformation (hat der Zug Verspätung etc.)	2	10
Fahrkartenautomat auf Gleis 2 fehlt	2	10
Notrufsignal oder Sirene, die zum Heulen anfängt (Missbrauch?)	1	5
bessere Beleuchtung	1	5
Besetzung des Bahnhofs durch Personal	1	5
Grenzen wieder schließen	1	5
Lärmschutzwände weg: man hört und sieht nichts, nicht	1	5

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg erhöhen?		
einsehbar		
Sicherheitspersonal	1	5
Gesamt	20	100

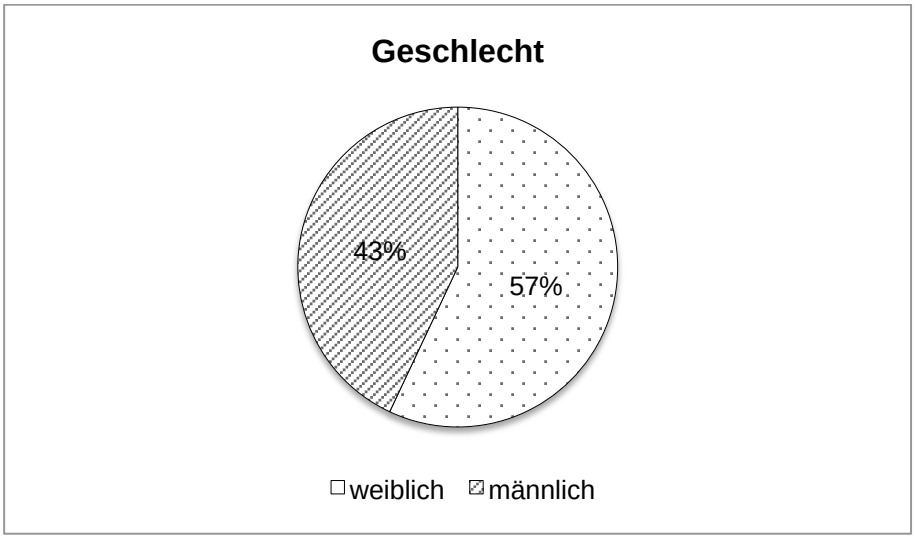
6.5.3 S-Bahn Station Praterstern

An der S-Bahn Station Praterstern wurden insgesamt 143 Personen zu ihrem Sicherheitsempfinden beim Zugang zur und beim Aufenthalt in der Station befragt.

6.5.3.1 Soziodemographische Daten

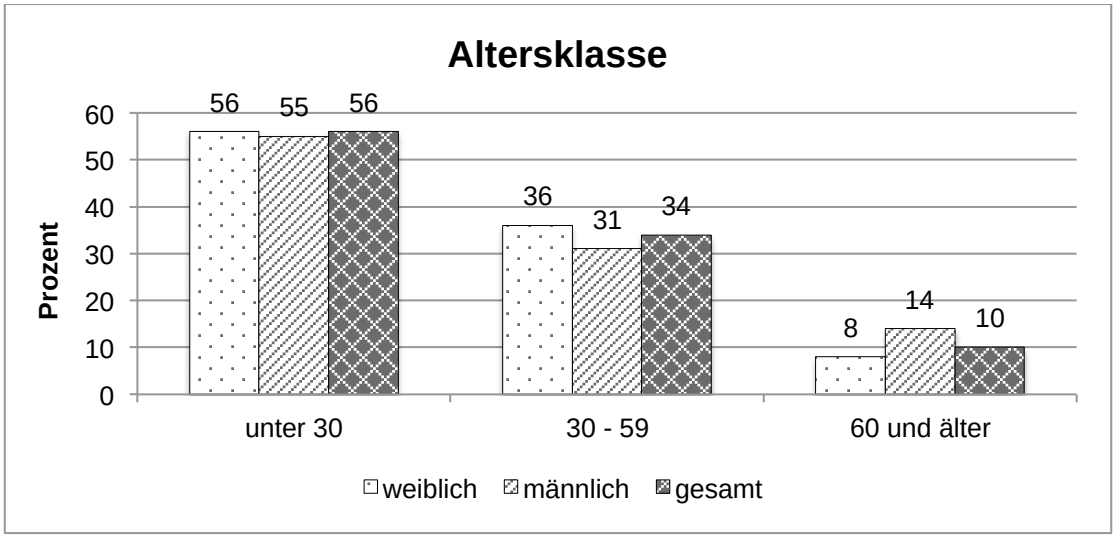
57% der zu ihrem Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der Station Praterstern befragten Personen sind weiblich (81 Befragte), 43% der Befragten sind männlich (62 Befragte) (siehe Abbildung 107).

Abbildung 107: Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=143



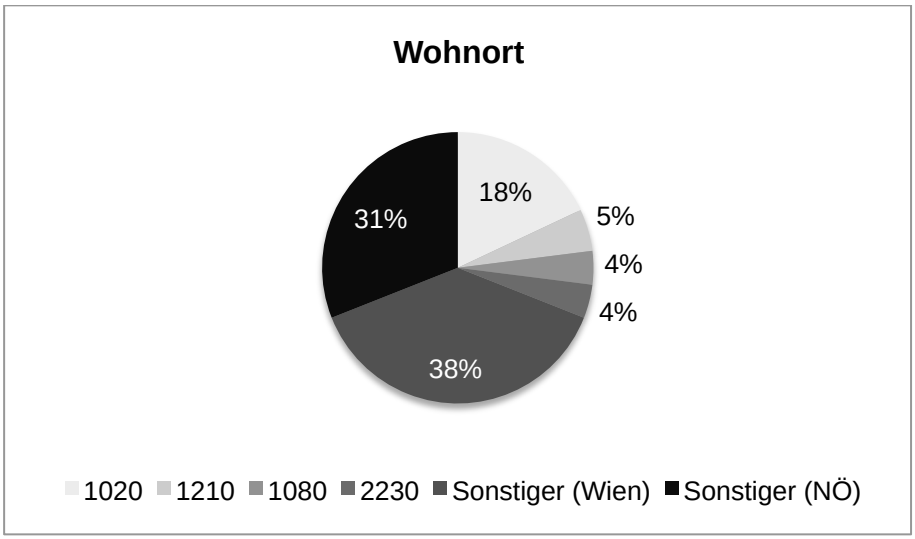
Über die Hälfte der befragten Personen sind unter 30 Jahre alt (56%), 34% sind zwischen 30 und 59 Jahre alt und 10% sind 60 Jahre oder älter (siehe Abbildung 108). Die Anteil der weiblichen und männlichen Befragten in der Altersklasse der unter 30-Jährigen ist sehr ähnlich, bei den 30 bis 50-Jährigen ist der Anteil der weiblichen Befragten, in der Altersklasse der über 59-Jährigen der Anteil der männlichen Befragten etwas größer.

Abbildung 108: Alter und Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=142



18% der befragten Personen geben den 2. Wiener Gemeindebezirk Leopoldstadt und somit auch den Bezirk, in dem sich der Bahnhof Praterstern befindet, als ihren Wohnort an (siehe Abbildung 109). Insgesamt führen 65% der Befragten an, ihren Wohnort in Wien zu haben, für 35% liegt dieser in Niederösterreich. Unter „Sonstiges“ wurden nach Bundesland differenziert jene Angaben zusammengefasst, die 5-mal (3%) oder seltener genannt wurden.

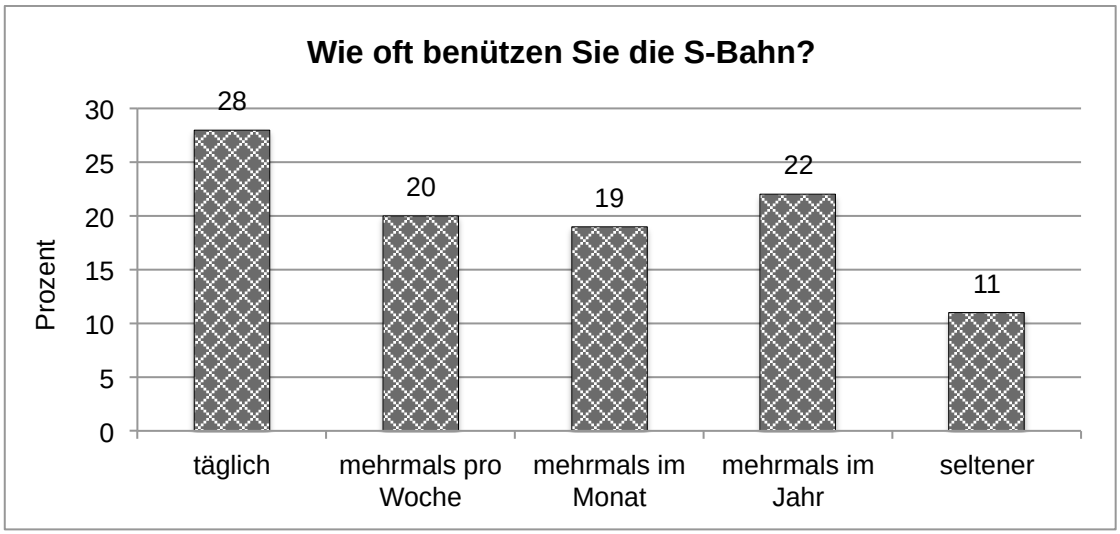
Abbildung 109: Wohnort der Befragten (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=143



6.5.3.2 Nutzung der S-Bahn

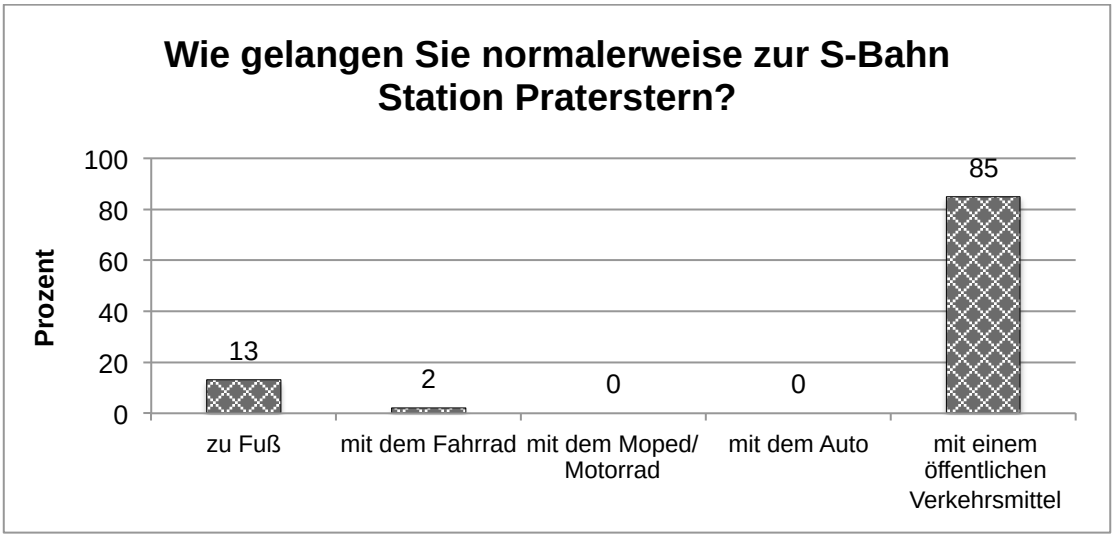
28% der Befragten benützen die S-Bahn täglich, 20% mehrmals die Woche und 19% mehrmals im Monat (siehe Abbildung 110). Weiters geben 22% der TeilnehmerInnen der Befragung an, mehrmals im Jahr mit der S-Bahn zu fahren und 11% führen an, dies seltener zu tun.

Abbildung 110: Nutzungshäufigkeit der S-Bahn (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=143



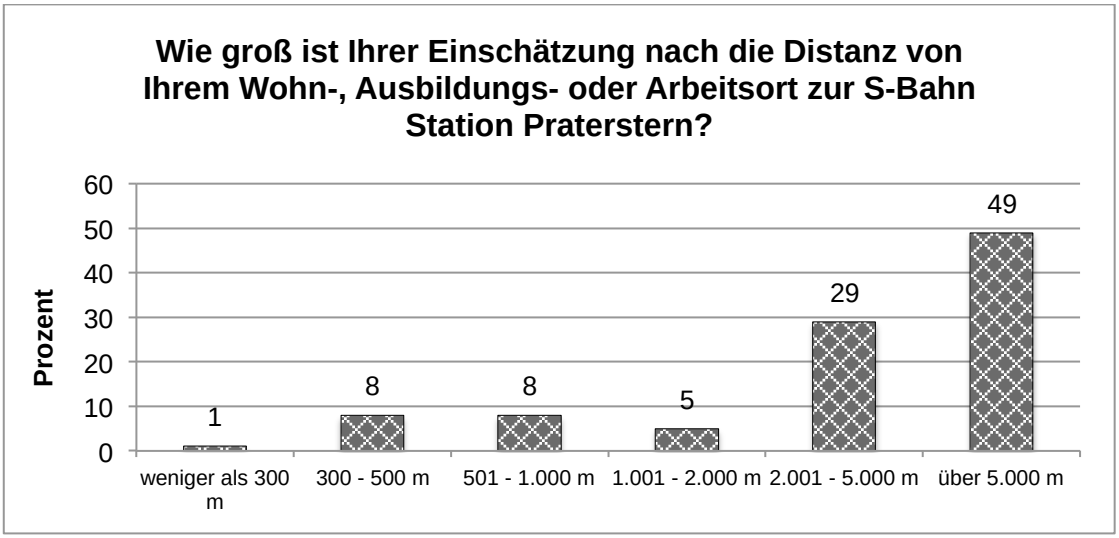
Der Großteil (85%) der befragten Personen gibt an, mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zur S-Bahn Station Praterstern zu gelangen (siehe Abbildung 111). Lediglich 13% gehen zur Fuß zur Station, 2% benützen das Fahrrad und niemand der befragten Personen gibt an, mit dem Moped beziehungsweise Motorrad oder mit dem Auto zur S-Bahn Station Praterstern zu fahren.

Abbildung 111: Verwendetes Verkehrsmittel für den Weg zur S-Bahn Station Praterstern (in %), n=143



Die Distanz, die die befragten Personen von ihrem Ausgangsort zur Station Praterstern zurücklegen, ist für rund die Hälfte der Befragten (49%) größer als 5.000 m (siehe Abbildung 112). 29% schätzen die Distanz auf 2.001 bis 5.000 m ein. Die restlichen Angaben verteilen sich auf 300 bis 500 m und 501 bis 1.000 m (jeweils 8%), 1.001 bis 2.000 (5%), sowie unter 300 m (1%). Insgesamt ist für 83% der Befragten die Distanz zur S-Bahn Station Praterstern größer als 1.000 m, wodurch der hohe Anteil der Personen, die mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zur Station gelangen (85%), erklärt werden kann.

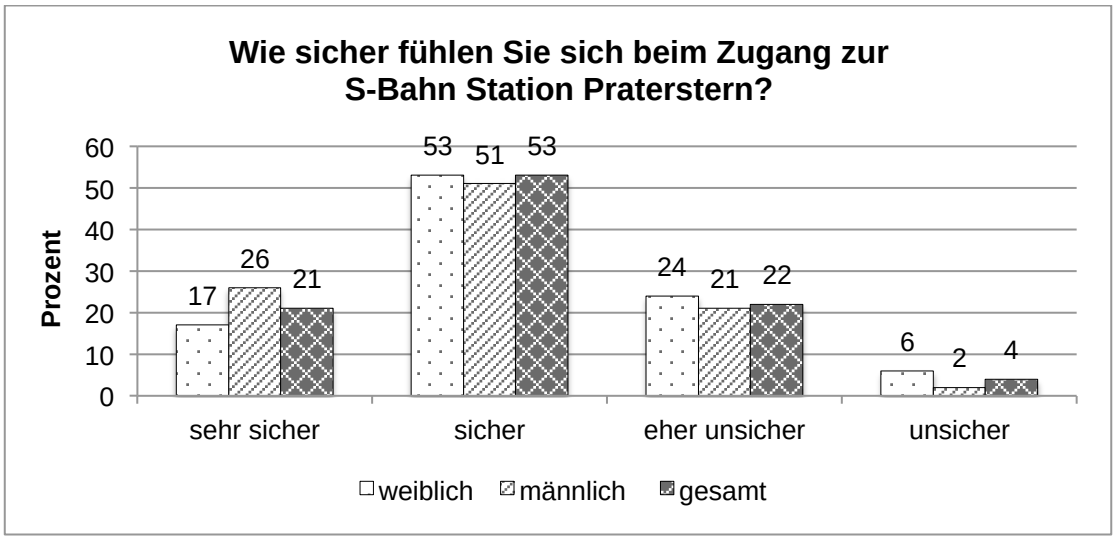
Abbildung 112: Distanz zur S-Bahn Station Praterstern (in %), n=143



6.5.3.3 Sicherheitsempfinden beim Zugang

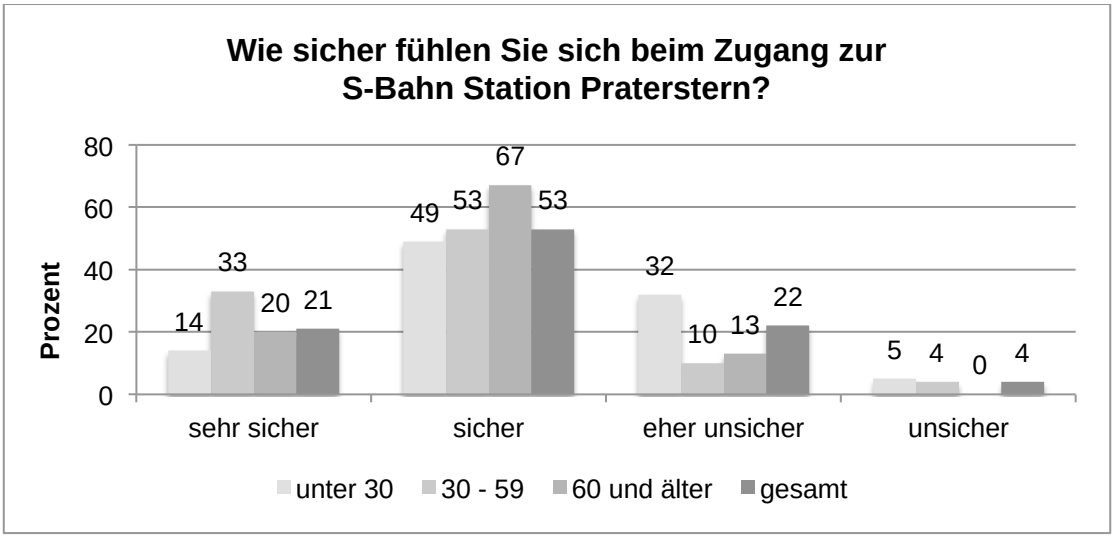
Von allen TeilnehmerInnen der Befragung geben 74% an, sich beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern sehr sicher oder sicher zu fühlen (21% sehr sicher; 53% sicher) (siehe Abbildung 113). 22% der Befragten fühlen sich eher unsicher und 4% fühlen sich unsicher. Auffallend ist, dass sich die weiblichen Befragten tendenziell weniger sicher fühlen als die männlichen Befagten.

Abbildung 113: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), n=143



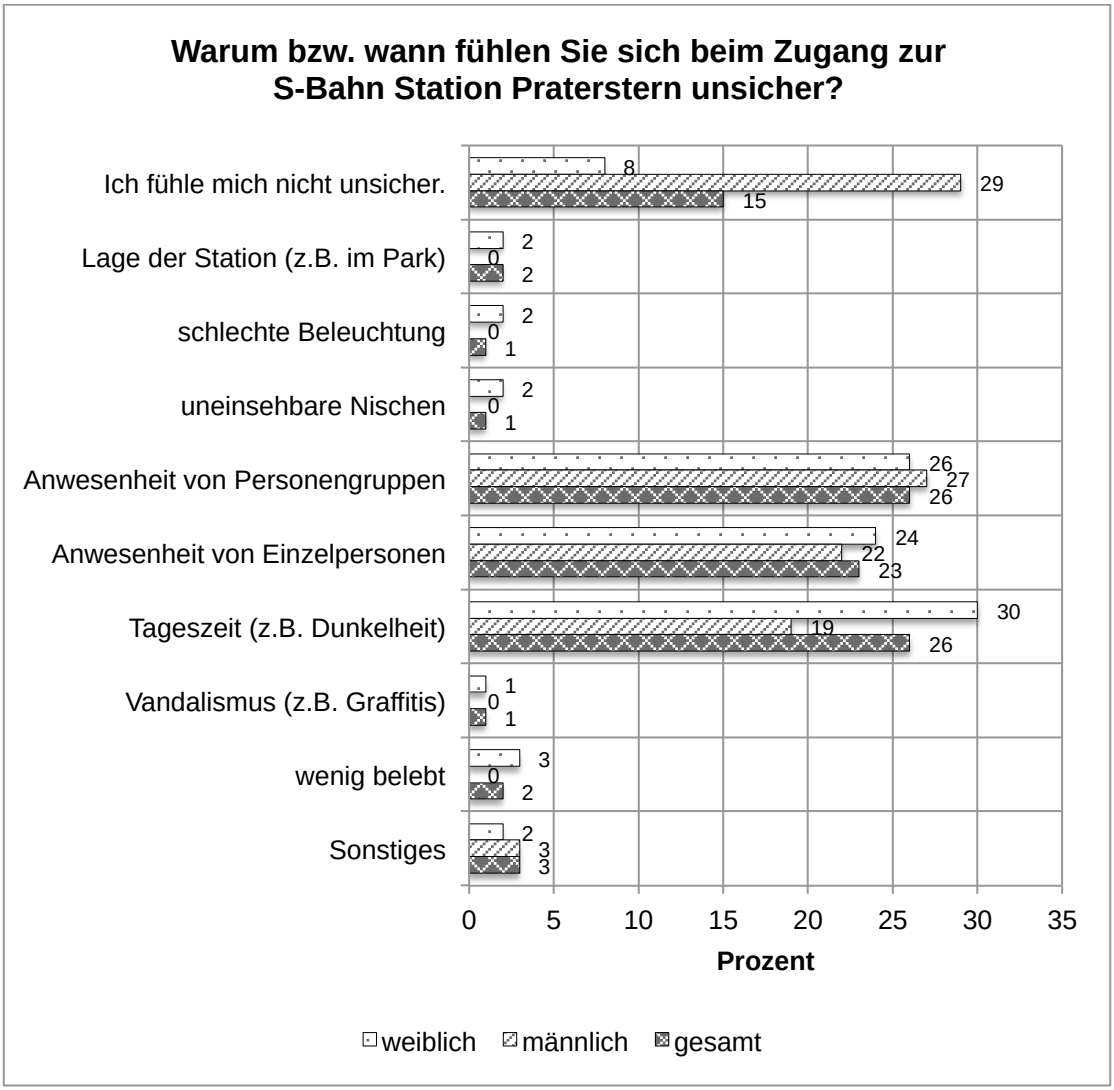
Unterschiede hinsichtlich des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern ergeben sich je nach Altersklasse der befragten Personen: Im Vergleich zur Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen (sehr sicher und sicher: 86%; eher unsicher und unsicher: 14%) und der über 59-Jährigen (sehr sicher und sicher: 87%; eher unsicher und unsicher: 13%) geben jüngere Personen unter 30 Jahre häufiger an, sich eher unsicher oder unsicher zu fühlen (37%) (sehr sicher und sicher: 63%) (siehe Abbildung 114).

Abbildung 114: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), n=142



Als Gründe für ein negativ beeinträchtigtes Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern gelten vor allem die Anwesenheit von Personengruppen, bestimmte Tageszeiten (zum Beispiel Abend- und Nachtstunden) (jeweils 26%) sowie die Anwesenheit von Einzelpersonen (23%) (siehe Abbildung 115). Bestimmte Tageszeiten werden vor allem von weiblichen Befragten (30%) als Ursache für Unsicherheitsgefühle genannt (männliche Befragte: 19%). Ausschließlich von weiblichen Befragten als Gründe für ein negatives Sicherheitsempfinden wird die Lage der Station, die schlechte Beleuchtung, uneinsehbare Nischen, sowie Vandalismus und die geringe Belebtheit im Umfeld der Station angeführt. Insgesamt geben 15% der Befragten (weibliche Befragte: 8%; männliche Befragte: 29%) an, sich beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern nicht unsicher zu fühlen. Unter „Sonstiges“ konnten weitere Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern angegeben werden. Diese lauten: „Medien(-berichte)“ (2 Nennungen), „Eingangsbereich“, „Geschichten“, „Fußballspiel“ und „für mich wenig bekanntes Terrain“.

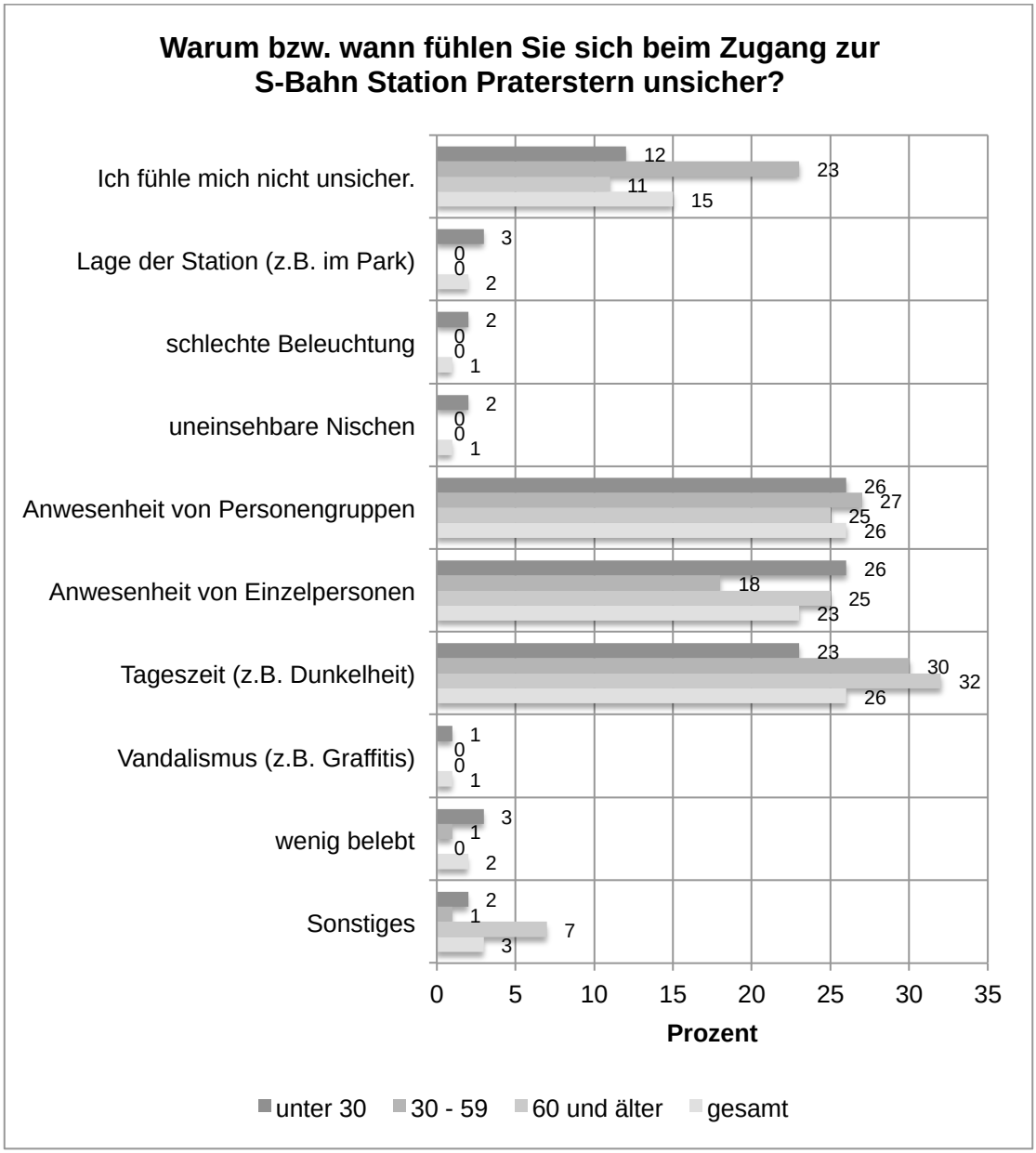
Abbildung 115: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=260



Eine nach Altersklassen differenzierte Auswertung der Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern zeigt zwei erwähnenswerte Tatsachen: 23% der Befragten jener Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen geben an, sich nicht unsicher zu fühlen, dies trifft jedoch nur für 12% der unter 30-Jährigen und für 11% der über 59-Jährigen zu (siehe Abbildung 116). Auffallend ist auch, dass bestimmte Tageszeiten für 32% der über 59-Jährigen, für 30% der 30 bis 59-Jährigen, jedoch nur für 23% der unter 30-Jährigen als Grund für ein negatives Sicherheitsempfinden beim Zugang zur Station angegeben werden. Während sich die Anwesenheit von Personengruppen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern für die Befragten aller Altersklassen gleich stark auf das Sicherheitsempfinden

auswirkt, geben die Befragten unter 30 Jahre und jene über 59 häufiger an, sich durch die Anwesenheit von Einzelpersonen verunsichert zu fühlen als jene Befragte, die zwischen 30 und 59 Jahre alt sind.

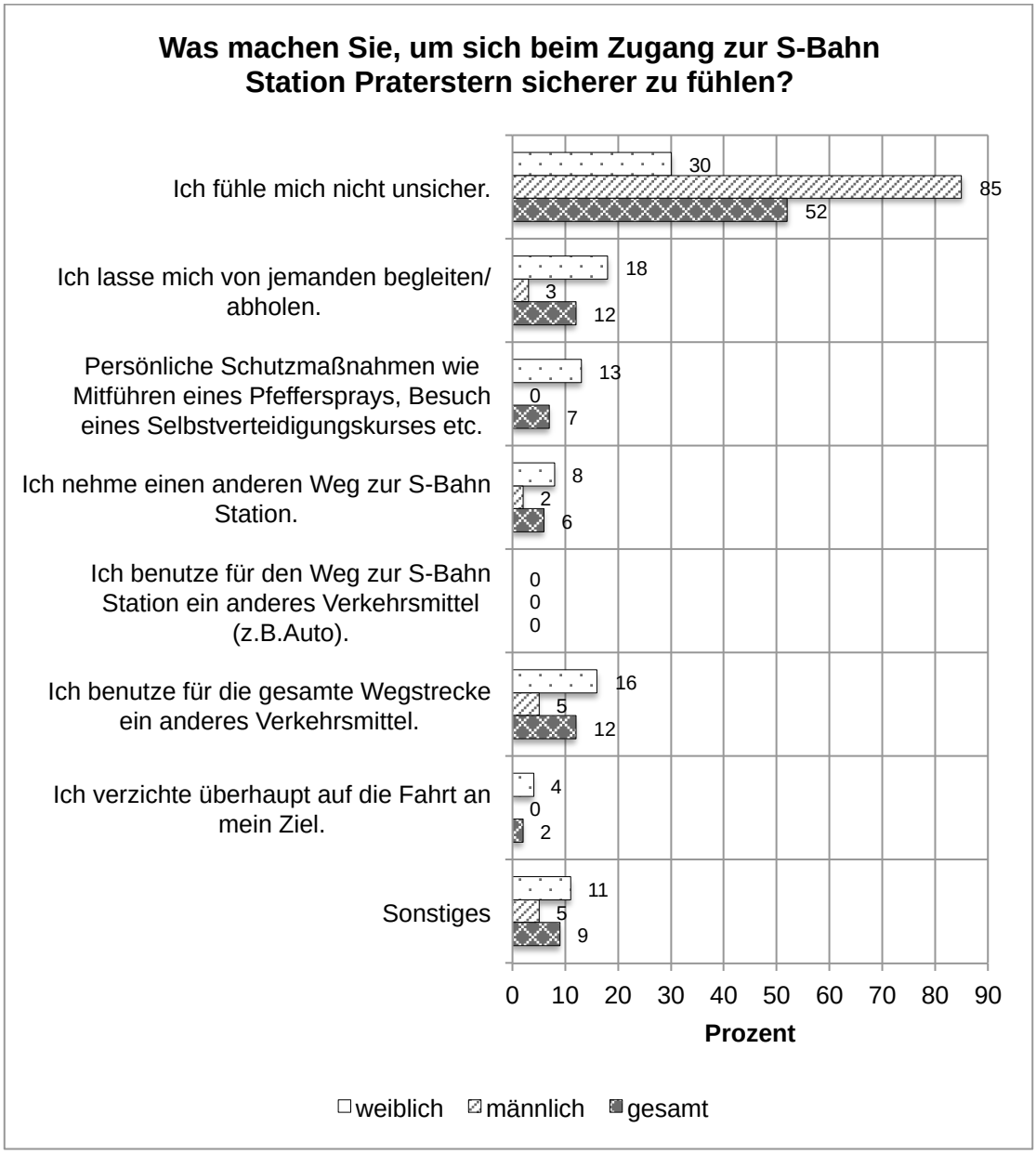
Abbildung 116: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=259



Die von den befragten Personen bei Unsicherheitsgefühlen am häufigsten ergriffenen Maßnahmen sind sich von jemandem abholen beziehungsweise begleiten zu lassen und für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu nehmen (jeweils 12%) (siehe Abbildung 116). Auffallend ist,

dass insbesondere weibliche Befragte Maßnahmen - wie beispielsweise das Mitführen eines Pfeffersprays oder der generelle Verzicht auf die Fahrt - ergreifen, um sich sicherer zu fühlen und insgesamt nur 30% der weiblichen Befragten angeben, sich nicht unsicher zu fühlen, während dies für 85% der männlichen Befragten zutrifft und demzufolge die männlichen Teilnehmer der Befragung weniger oft Maßnahmen zur Erhöhung ihres Sicherheitsempfindens ergreifen. Sonstige Maßnahmen, die von den Befragten angeführt werden, sind: „schneller gehen“ (2 Nennungen), „aufmerksamer sein“ (3 Nennungen), „die S-Bahn wenn möglich am Abend vermeiden“ (2 Nennungen), „Alarm am Schlüsselbund“, „bei Unsicherheit weggehen“, „Taekwando“, „telefonieren“, „den Aufenthalt am Bahnhof so kurz wie möglich gestalten“, „notfalls rennen“, „dort gehen, wo weniger zwielichtige Gestalten sind“ sowie die „Umsichtigkeit und Vorsicht gegenüber der Umgebung“.

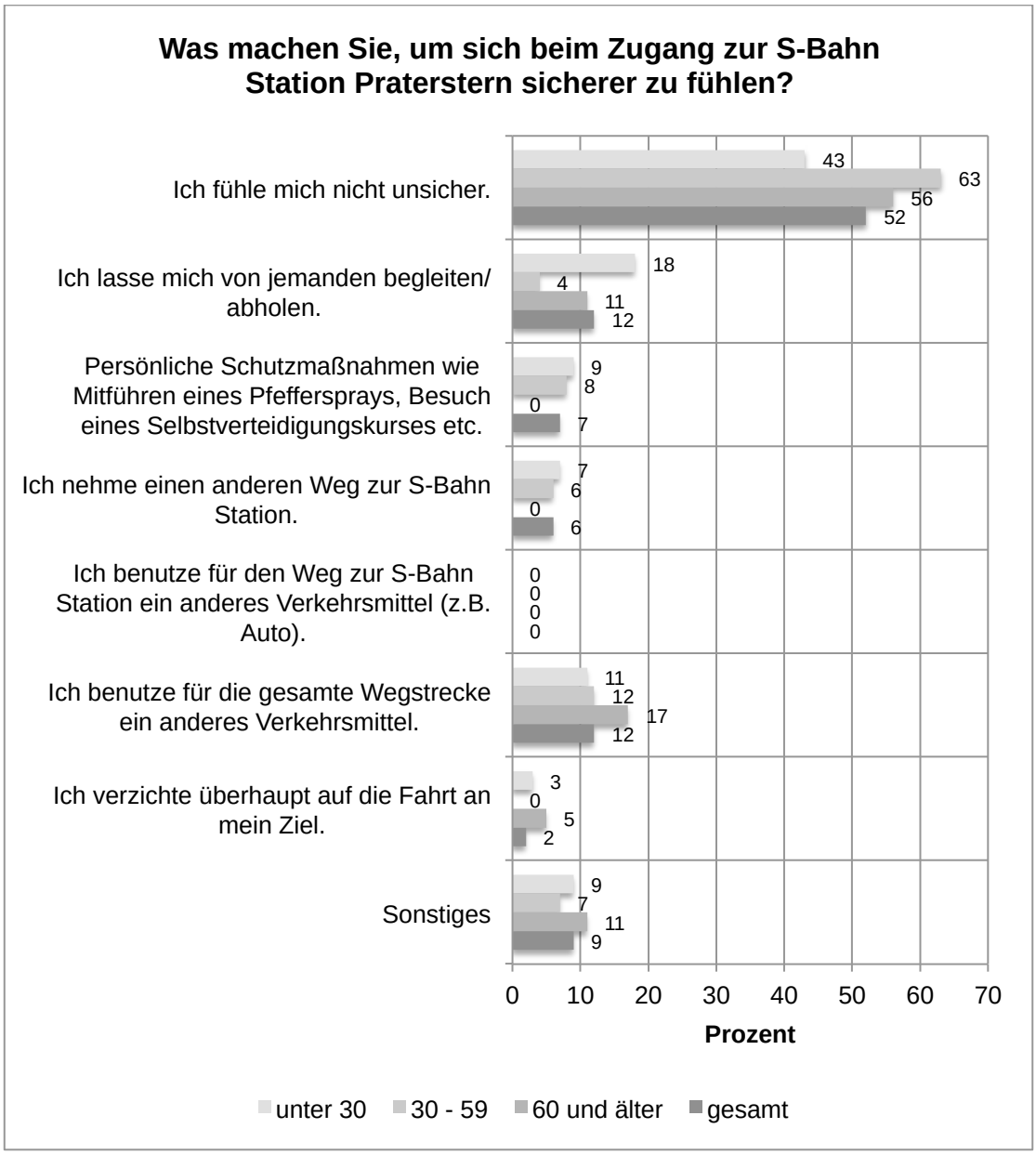
Abbildung 117: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=161



Bei den drei Altersklassen sind es wiederum die unter 30-Jährigen, die am häufigsten Maßnahmen zur Erhöhung ihres Sicherheitsempfindens ergreifen (57%) (30 bis 59-Jährige: 37%; über 59-Jährige: 44%) (siehe Abbildung 118). Die von den unter 30-Jährigen am häufigsten ergriffene Maßnahme bei Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern ist, sich von jemanden abholen beziehungsweise begleiten zu lassen (18%). Die Befragten jener Altersklassen der 30 bis 59-Jährigen und über 59-Jährigen geben als Strategie zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen am häufigsten

an, für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu benützen (30 bis 59-Jährige: 12%; über 59-Jährige: 17%).

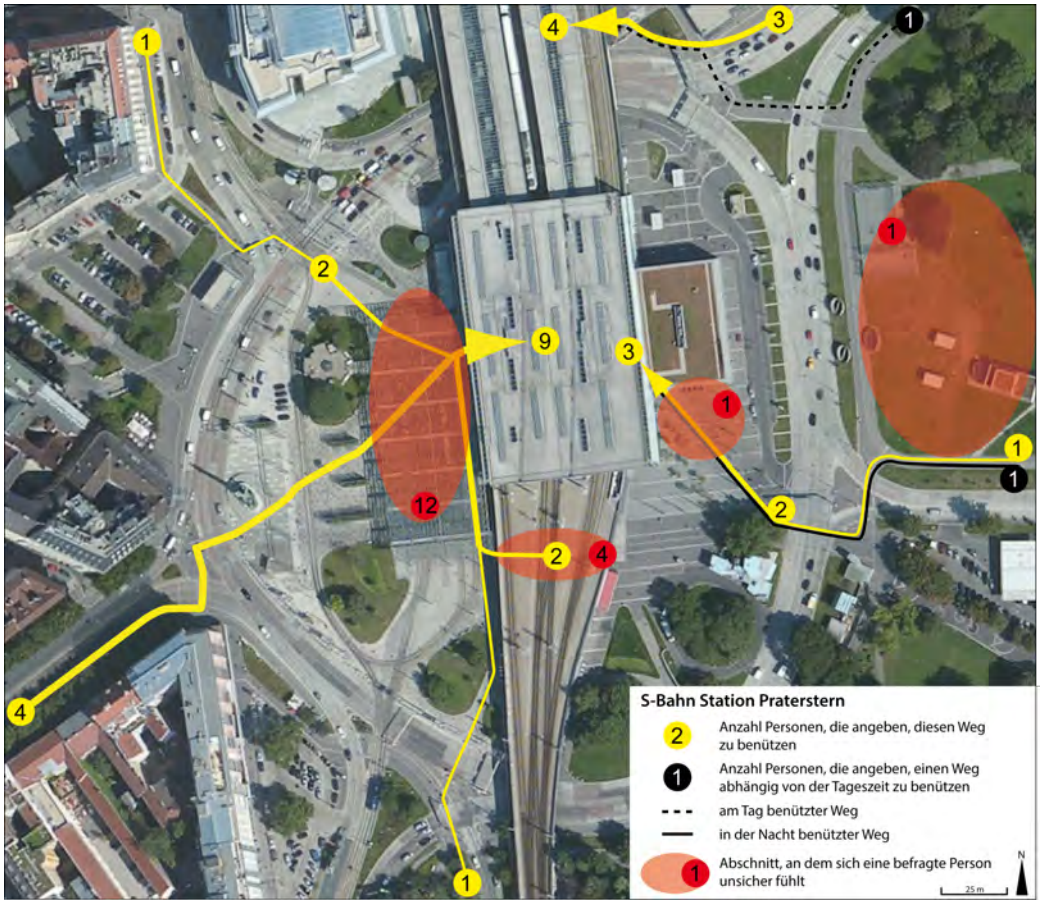
Abbildung 118: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=160



Insgesamt machen 16 der befragten Personen Angaben zur ihrem Weg zur S-Bahn Station Praterstern, die restlichen Befragten wechseln von einer der beiden U-Bahn Linien zur S-Bahn und halten sich nur innerhalb der Station auf oder äußern sich zu dieser Frage nicht (siehe Abbildung 119). 9 befragte Personen benützen beim Zugang zur Station den westlichen Eingang, 3 den

östlichen und 4 von der Lassallestraße kommend den nördlichen Eingang. Der Bereich, an dem die Befragten am häufigsten angeben, sich unsicher zu fühlen, ist der westliche, überdachte Bahnhofsvorplatz (12 Nennungen). Der Bahnhofsvorplatz östlich der Station wird von einer Person als auf das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigend genannt, zwei Personen fühlen sich bei der Unterführung, wo sich die Fahrradabstellanlagen befinden, unsicher und eine Person führt an, sich im Bereich des Vendiger-Au-Parks in ihrem Sicherheitsempfinden gestört zu fühlen. Eine befragte Person gibt an, abhängig von der Tageszeit verschiedene Wege zu benützen, übertags geht der/die UmfrageteilnehmerIn nördlich des Venediger-Au-Parks den Weg neben der Lassallestraße und in den Abend- und Nachtstunden den Weg entlang der Ausstellungsstraße. 2 Personen geben bei der Befragung außerdem an, sich im Umfeld der Station überall unsicher zu fühlen.

Abbildung 119: Orte der Unsicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, n=16

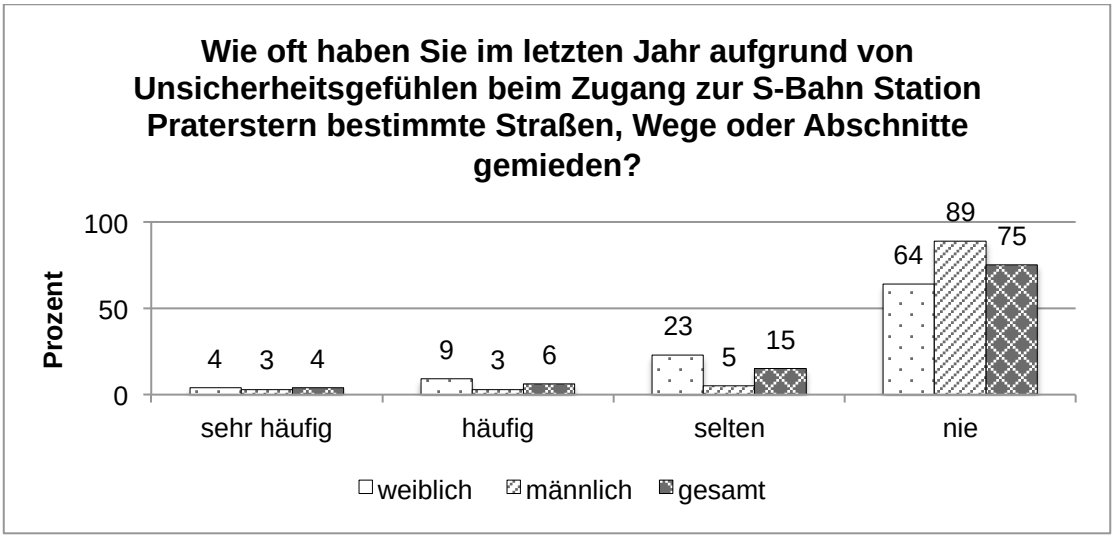


Quelle: STADT WIEN, 2014c; eigene Bearbeitung

6.5.3.4 Vermiedene Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang

Drei Viertel der Personen, die an der Befragung teilgenommen haben, geben an, im vergangenen Jahr beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern nie bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte vermieden zu haben, für 15% traf dies selten, für 6% häufig und für 4% sehr häufig zu (siehe Abbildung 120). Während 89% der männlichen Befragten anführen, beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern im vergangenen Jahr nie bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte vermieden zu haben, trifft dies lediglich für 64% der weiblichen Befragten zu. Die nach Altersklassen differenzierte Auswertung zeigt keine Ausreisser oder sonstige nennenswerte Besonderheiten einer bestimmten Altersgruppe.

Abbildung 120: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=143



Die am häufigsten genannten Abschnitte, die von den Befragten vermieden werden, sind der überdachte Bahnhofsvorplatz (9 Nennungen bzw. 36%) und die Unterführung, wo sich die Fahrradständer befinden (4 Nennungen bzw. 16%) (siehe Tabelle 20). Weiters wird auch der Vorplatz generell (3 Nennungen bzw. 12%) genannt. Auch der U1 Ausgang, der zu den Straßenbahnhaltestellen führt und somit wiederum zum überdachten Vorplatz der Station gehört, wurde angeführt (2 Nennungen bzw. 8%). Zwei Personen geben auch an, dass sie Bereiche vermeiden, wenn sie sehen, dass sich dort besonders viele “unangenehme Leute” aufhalten.

Tabelle 20: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=19

Welche Straßen, Wege oder Abschnitte vermeiden Sie beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern?		
	Häufigkeiten	Prozent
überdachter Bahnhofsvorplatz bei der Straßenbahnhaltestelle	9	36
Unterführung (bei Radständer, Richtung Praterallee)	4	16
Vorplatz	3	12
U1 Ausgang, der zu den Straßenbahnhaltestellen führt	2	8
Die, wo ich besonders viele unangenehme Leute sehe.	2	8
Bahnhofsvorplatz Richtung Fluc	1	4
Haupteingang	1	4
manche Bereiche zwischen Praterstern und Praterstraße	1	4
Venediger-Au-Park	1	4
Sämtliche U1-Aufgänge, mit Ausnahmen jener, die innerhalb der Sation liegen.	1	4
gesamt	25	100

Die am häufigsten angegebenen Gründe für die Vermeidung bestimmter Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern sind Gruppen von Alkohol- und Drogensüchtigen, (schlafende) Obdachlose, „herumlungernde Gestalten“ und Jugendliche (19 Nennungen bzw. 84%) (siehe Tabelle 21). Auch Dunkelheit, die Tatsache, dass sich jemand verstecken könnte, lange Tunnel, deren Beleuchtung als mangelhaft empfunden wird und das unsichere Gefühl, dass man in einen Konflikt dazwischen geraten könnte (jeweils 1 Nennung), sind Gründe für die Vermeidung bestimmter Bereiche im Umfeld der Station.

Tabelle 21: Gründe für die Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=22

Was sind Gründe für die Vermeidung dieser Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern?		
	Häufigkeiten	Prozent
Gruppen von Alkohol- und Drogensüchtigen, (schlafende) Obdachlose, zwielichtige und herumlungernde Gestalten, Jugendliche	19	84
Dunkelheit	1	4
könnte sich jemand verstecken	1	4
lange Tunnel, teilweise mangelhaft ausgeleuchtet	1	4
unsicheres Gefühl, man weiß nicht, ob man vielleicht wo dazwischen geraten könnte	1	4
gesamt	23	100

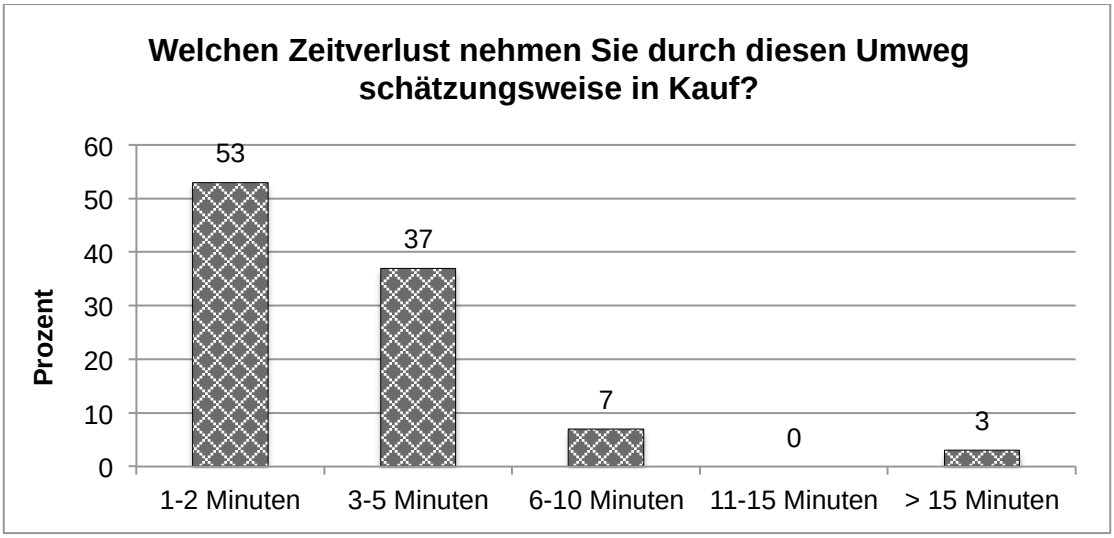
Als alternativ benutzte Wege werden sowohl der andere Ein- beziehungsweise Ausgang (4 Nennungen), belebtere Wege (3 Nennungen), sowie explizit der Ein- und Ausgang Richtung Prater (2 Nennungen) genannt (siehe Tabelle 22).

Tabelle 22: Aufgrund von Unsicherheitsgefühlen alternativ benutzte Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=20

Welche Wege, Straßen oder Abschnitte benutzen Sie stattdessen?		
	Häufigkeiten	Prozent
anderer Ausgang/Eingang	4	21
belebtere Wege	3	17
Ausgang/Eingang Richtung Prater	2	11
U-Bahn Aufgang an der anderen Seite	2	11
In der Regel einfach die Umstiegsmöglichkeiten innerhalb des Gebäudes (von der U-Bahn über die große Halle zum Aufgang zur S-Bahn)	1	5
Bahnhofshalle	1	5
durch die Station gleich auf die „richtige“ Seite	1	5
Gruppen ausweichen, schnelleres Gehen	1	5
Ich schaue immer welcher Weg mir sicher erscheint.	1	5
Versuche, so wenig/kurz wie möglich auf die S-Bahn warten zu müssen	1	5
Bereiche, in denen keine Parkbänke stehen	1	5
Zebrastreifen statt Unterführung	1	5
gesamt	19	100

Der Zeitverlust, der durch den Umweg entsteht, liegt für rund die Hälfte der Befragten bei 1 bis 2 Minuten, 37% nehmen für einen Umweg zusätzlich 3 bis 5 Minuten in Kauf (siehe Abbildung 121). 7% geben ihren Zeitverlust mit 6 bis 10 Minuten an, für 3% liegt dieser bei über 15 Minuten. Bei der Differenzierung der Antworten nach Geschlecht und Alter der Befragten ergeben sich keine nennenswerten Besonderheiten.

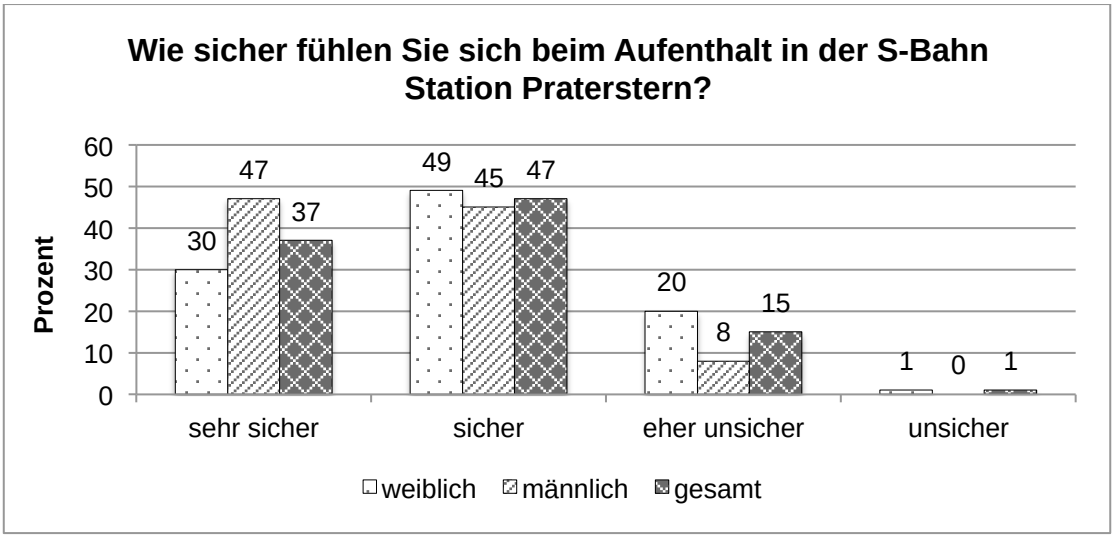
Abbildung 121: Zeitverlust durch Umweg (in %), n=30



6.5.3.5 Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt

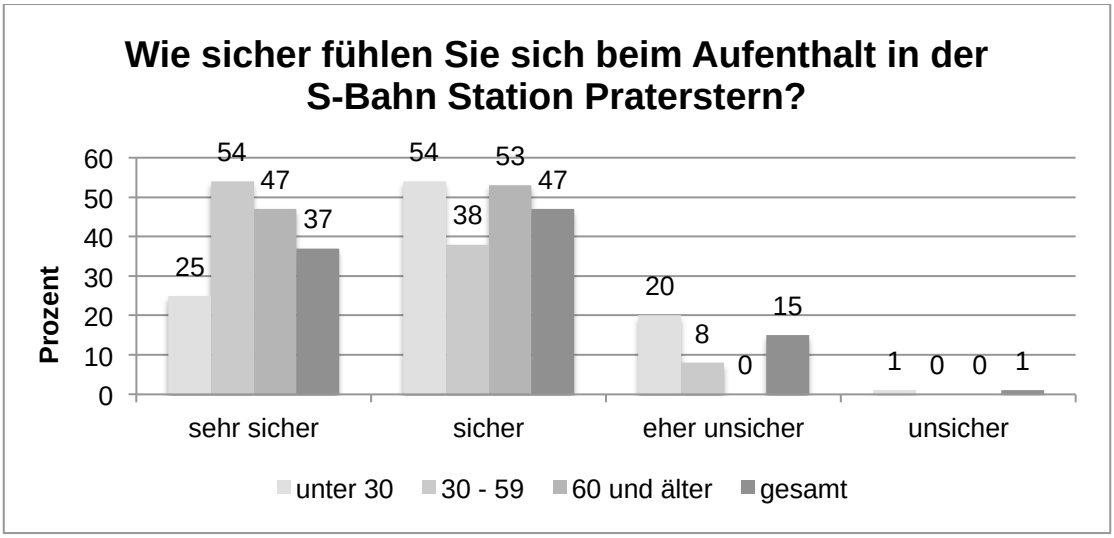
Beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern fühlen sich 84% der befragten Personen sehr sicher oder sicher, 15% fühlen sich eher unsicher und 1% gibt an, sich beim Aufenthalt in der Station unsicher zu fühlen (siehe Abbildung 122). Auch beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern fühlen sich Frauen tendentiell unsicherer als Männer: Während 47% der männlichen Befragten anführen, sich sehr sicher zu fühlen, trifft dies nur für 30% der weiblichen Befragten zu. 20% der weiblichen Befragten geben an, sich eher unsicher zu fühlen (männliche Befragte: 8%), 1% fühlt sich unsicher (männliche Befragte: 0%).

Abbildung 122: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), n=143



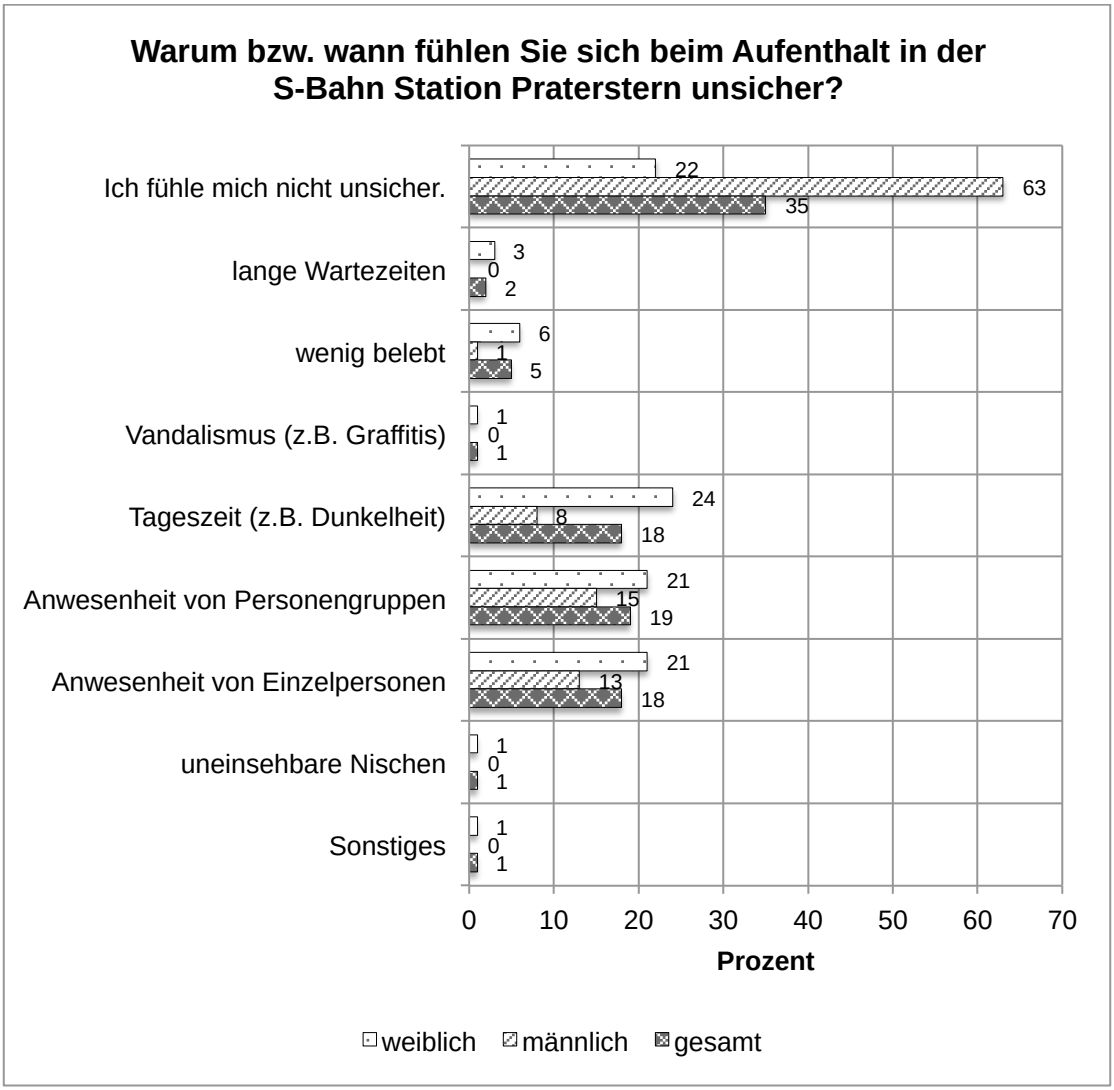
Beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern fühlen sich hauptsächlich befragte Personen unter 30 Jahre eher unsicher (20%) oder unsicher (1%) (siehe Abbildung 122). Bei der Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen geben 8% an, sich eher unsicher zu fühlen (unsicher: 0%), von den über 59-Jährigen fühlt sich beim Aufenthalt in der Station niemand eher unsicher oder unsicher.

Abbildung 123: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), n=142



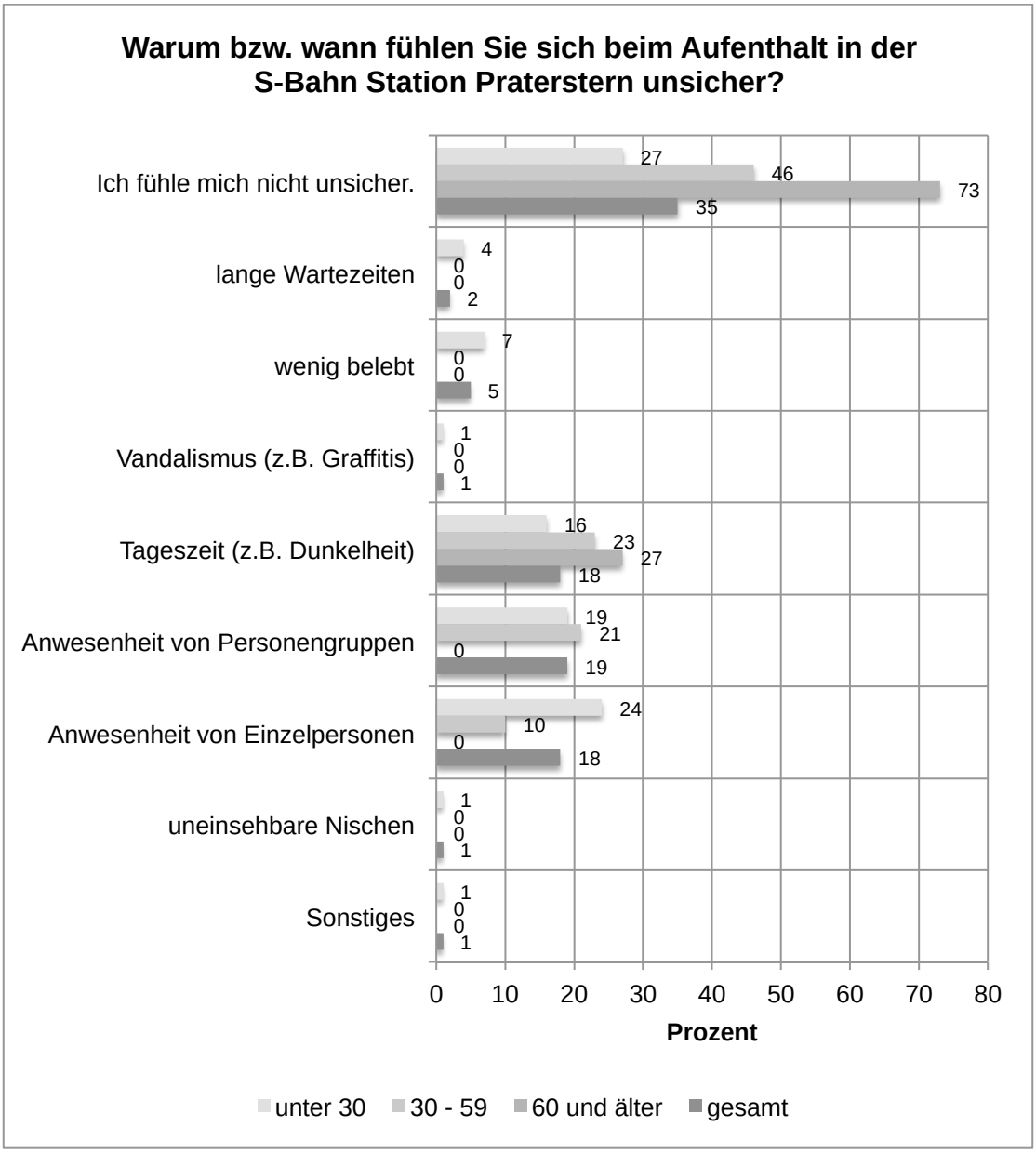
Die am häufigsten genannten Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern sind ähnlich jenen, die das Sicherheitsempfinden beim Zugang zur Station negativ beeinträchtigen: Die Anwesenheit von Personengruppen (19%), sowie die Anwesenheit von Einzelpersonen und gewisse Tageszeiten (zum Beispiel Dunkelheit) (jeweils 18%) führen, vor allem bei den weiblichen Befragten, sowohl beim Zugang zu als auch beim Aufenthalt in der Station zu Unsicherheitsgefühlen (siehe Abbildung 123). Sonstige Gründe für die Beeinträchtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern sind, dass sich eventuell Diebe aufhalten könnten und dass das Terrain für die Befragte eher unbekannt ist (jeweils 1 Nennung).

Abbildung 124: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=218



Bei der Differenzierung der Antworten nach dem Alter gibt es eine erwähnenswerte Besonderheit: Während 73% der über 59-Jährigen und 46% der 30 bis 59-Jährigen angeben, sich nicht unsicher zu fühlen, trifft dies nur für 27% der unter 30-Jährigen zu (siehe Abbildung 125). Unterschiedlich sind auch die Gründe für Unsicherheitsgefühle: Jene Befragte unter 30 Jahre geben am häufigsten an, sich auf Grund der Anwesenheit von Einzelpersonen (24%) und Personengruppen (19%) unsicher zu fühlen. Für die Altersklassen der 30 bis 59-Jährigen (23%) und über 59-Jährigen (27%) ist die Tageszeit die am häufigsten genannte Ursache für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der Station.

Abbildung 125: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=216

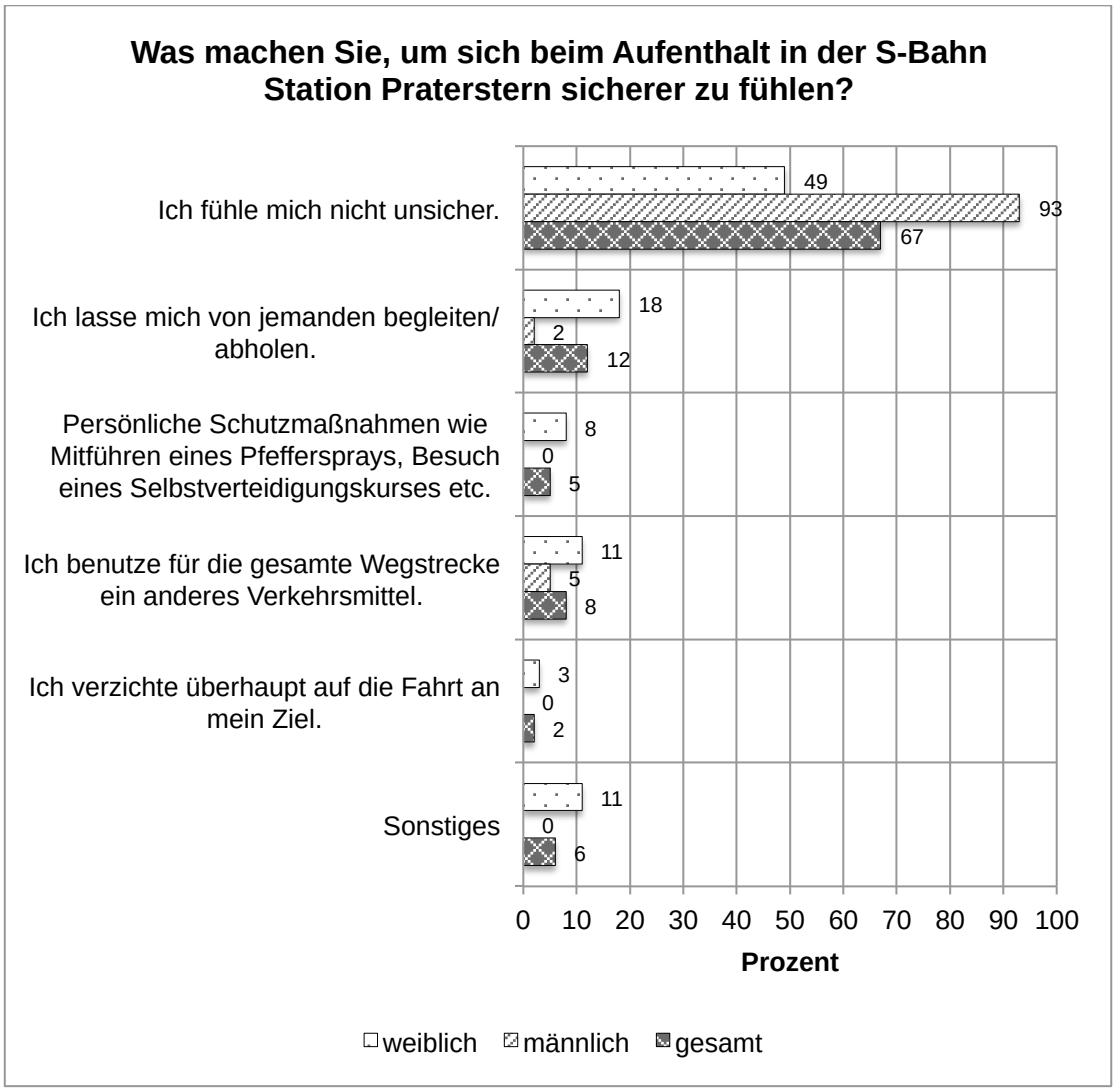


Die am häufigsten angeführten Maßnahmen, die ergriffen werden, um sich beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern sicherer zu fühlen, sind sich von jemanden abholen beziehungsweise begleiten zu lassen (12%) und für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu verwenden (8%) (siehe Abbildung 126). Diese Maßnahmen werden hauptsächlich von weiblichen Befragten ergriffen. Ausschließlich von weiblichen Befragten werden persönliche Schutzmaßnahmen wie das Mitführen eines Pfeffersprays

oder der Besuch eines Selbstverteidigungskurses (8%), sowie der generelle Verzicht auf die Fahrt ans Ziel (3%), genannt.

Unter „Sonstiges“ fallen ausschließlich von weiblichen Befragten gemachte Angaben wie „aufmerksamer und vorsichtiger sein“ (3 Nennungen), „bestimmten Personen oder Gruppen aus dem Weg gehen“ (3 Nennungen), „Wege suchen, die sicher erscheinen“ (1 Nennung) „telefonieren“ (1 Nennung), einen „Alarm am Schlüsselbund“ zu haben (1 Nennung) oder „nach 20 Uhr nicht mehr unterwegs zu sein“ (1 Nennung).

Abbildung 126: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=154



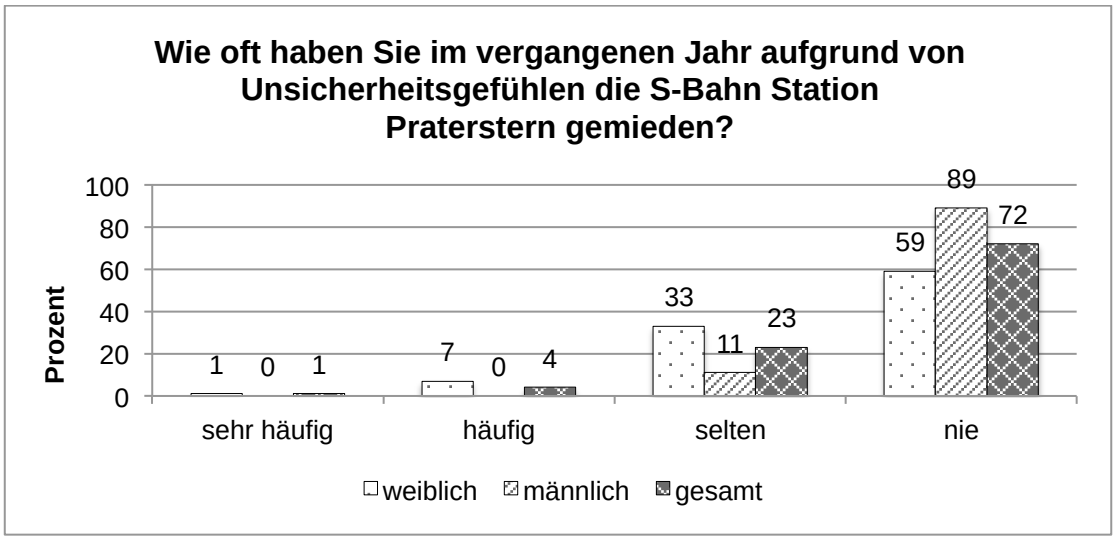
Es ist wiederum die Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen, in der die Befragten am häufigsten angeben, sich nicht unsicher zu fühlen (76%; unter 30-Jährige:

62%; über 59-Jährige: 66%) (siehe Abbildung 127). Jene Maßnahme, die bei Unsicherheitsgefühlen von unter 30-Jährigen am häufigsten getroffen wird, ist sich abholen beziehungsweise begleiten zu lassen (16%). Befragte der Altersklasse der über 60-Jährigen geben häufig an, sich von jemandem zur Station begleiten zu lassen oder für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu verwenden (jeweils 11%).

Abbildung 127: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=153

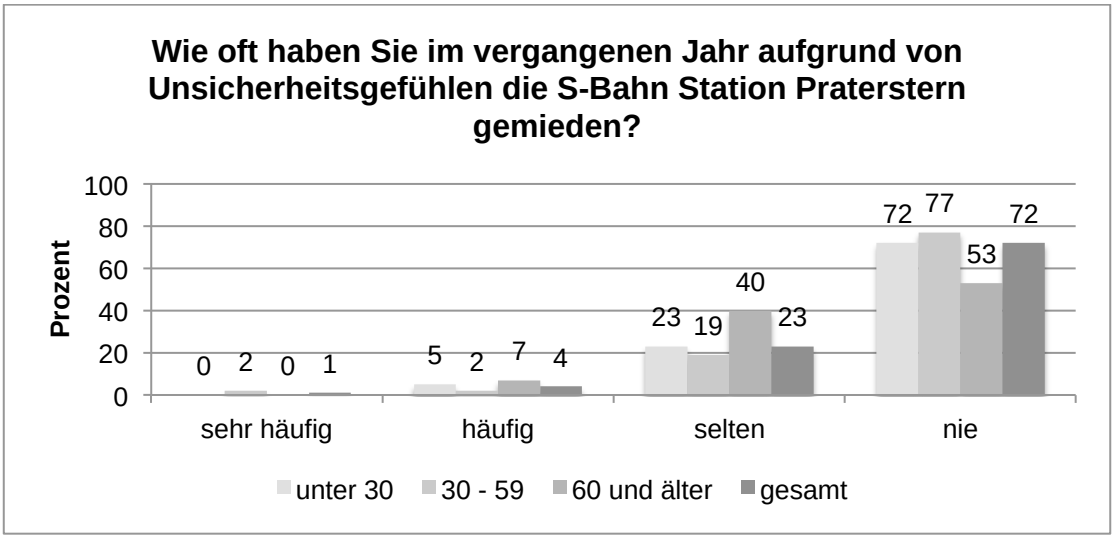
Insgesamt haben 72% der TeilnehmerInnen der Befragung die S-Bahn Station Praterstern im vergangenen Jahr nie vermieden, wobei dies für 89% der männlichen und für 59% der weiblichen Befragten zutrifft (siehe Abbildung 128). 23% geben an, die S-Bahn Station Praterstern im letzten Jahr selten gemieden zu haben (weibliche Befragte: 33%; männliche Befragte: 11%) und für 4% der Befragten (weibliche Befragte: 7%; männliche Befragte: 0%) war dies häufig der Fall. 1% der weiblichen Befragten gibt an, die Station im vergangenen Jahr häufig gemieden zu haben.

Abbildung 128: Vermeidung der S-Bahn Station Praterstern aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=143



Die Häufigkeit der Vermeidung der S-Bahn Station Praterstern im vergangenen Jahr wird von 2% der 30 bis 59-Jährigen als sehr häufig eingeschätzt (siehe Abbildung 129). 5% der unter 30-Jährigen geben an, die Station häufig zu vermeiden, bei den 30 bis 59-Jährigen liegt der Anteil bei 2% und bei der Altersklasse der über 59-Jährigen bei 7%. Jene Altersklasse, deren Befragte am häufigsten angeben, im vergangenen Jahr selten die S-Bahn Station Praterstern vermieden zu haben, sind die der über 59-Jährigen (40%; unter 30-Jährige: 23%; 30 bis 59-Jährige: 19%). Somit haben 72% der unter 30-Jährigen, 77% der 30 bis 59-Jährigen, jedoch lediglich 53% der über 59-Jährigen die Station im vergangenen Jahr nie aufgrund von Unsicherheitsgefühlen gemieden.

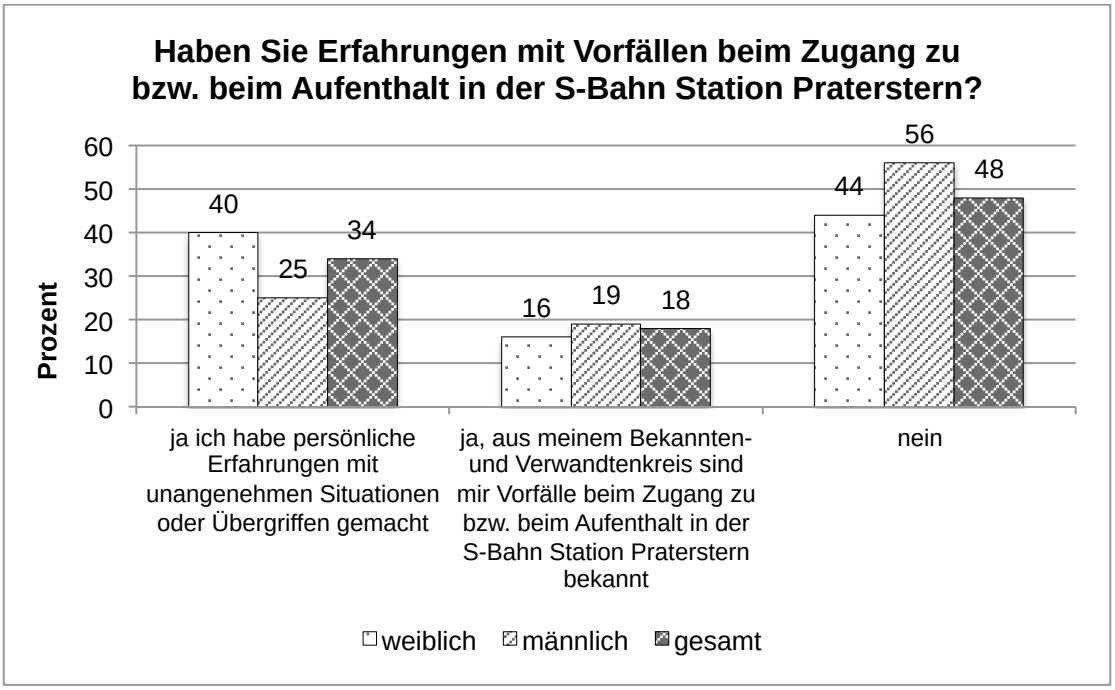
Abbildung 129: Vermeidung der S-Bahn Station Praterstern aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=142



6.5.3.6 Persönliche Erfahrungen

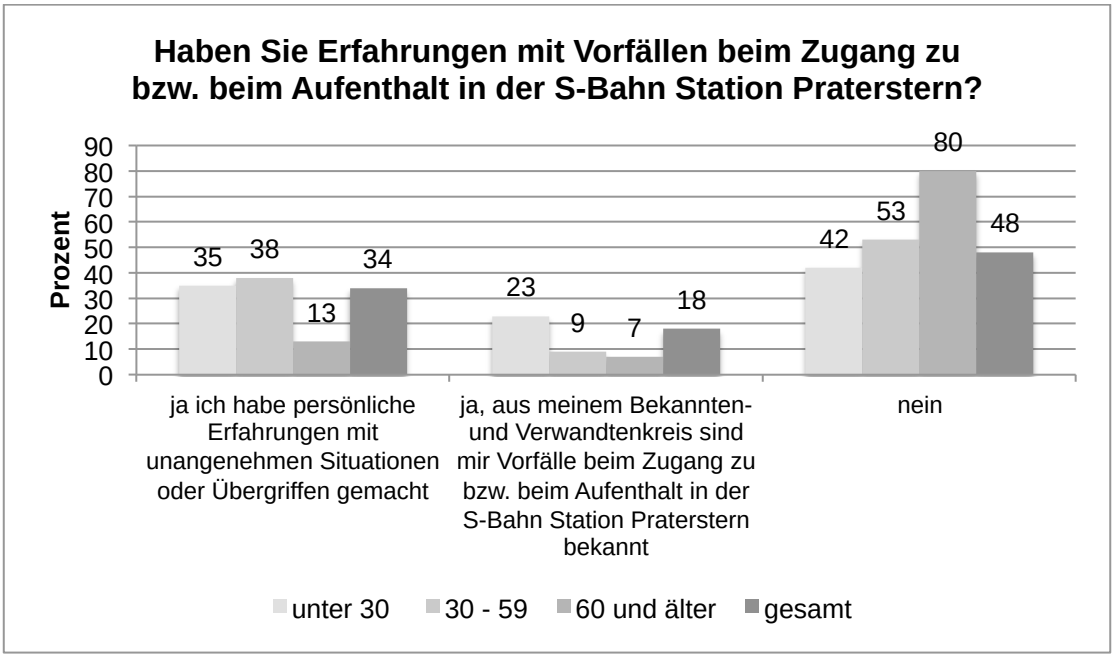
Rund ein Drittel der Befragten hat beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern persönliche Erfahrungen mit ungenehmen Situationen oder Übergriffen gemacht (weibliche Befragte: 40%; männliche Befragte: 25%) (siehe Abbildung 130). 18% wissen von Vorfällen, die in ihrem Bekannten- und Verwandtenkreis passiert sind (weibliche Befragte: 16%; männliche Befragte: 19%). 44% der weiblichen Befragten und 56% der männlichen Befragten haben weder persönliche Erfahrungen mit negativen Ereignissen beim Zugang zur oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern noch sind ihnen Vorfälle aus ihrem Bekannten- und Verwandtenkreis bekannt.

Abbildung 130: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), Mehrfachantworten möglich, n=155



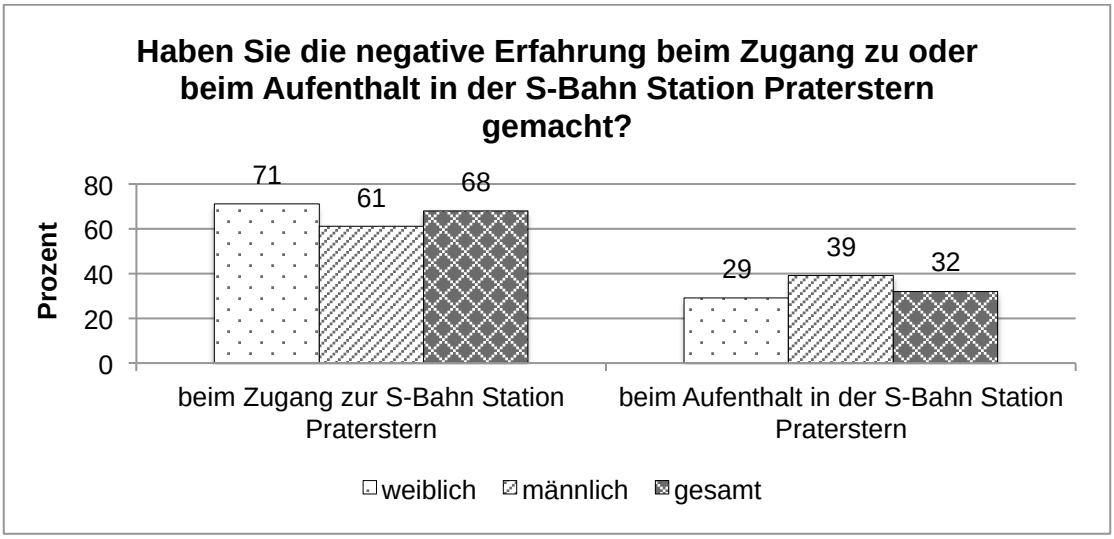
Auffallend ist, dass 58% der unter 30-Jährigen persönliche Erfahrungen mit ungenehmen Situationen haben oder ihnen Vorfälle aus ihrem Bekannten- und Verwandtenkreis bekannt sind, während dies nur bei 47% der 30 bis 59-Jährigen und 20% der über 59-Jährigen zutrifft (siehe Abbildung 131).

Abbildung 131: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), Mehrfachantworten möglich, n=153



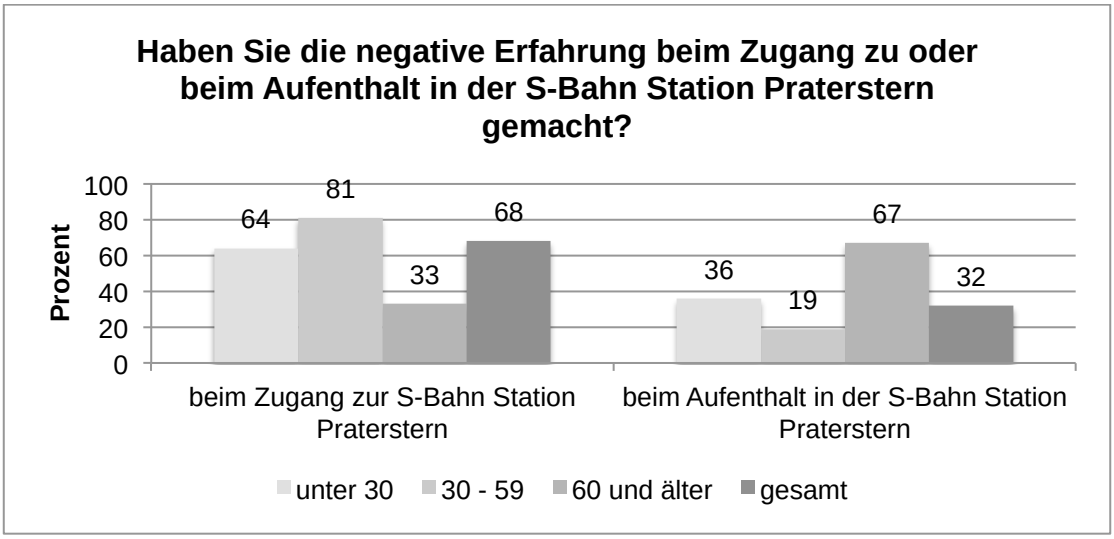
Rund zwei Drittel der Personen, die Erfahrungen mit unangenehmen Situationen oder Übergriffen haben, geben an, diese beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern gemacht zu haben (weibliche Befragte: 71%; männliche Befragte: 61%) (siehe Abbildung 132).

Abbildung 132: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), n=72



Zu erwähnen ist, dass bei der Altersklasse der über 59-Jährigen im Gegensatz zu den anderen Altersklassen die Anzahl der negativen Erfahrungen, die beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern gemacht wurden, gegenüber jenen beim Zugang zur Station, überwiegen (siehe Abbildung 133).

Abbildung 133: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), n=71



Von jenen Befragten, die angeben, beim Zugang zur oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern negative Erfahrungen gemacht zu haben oder denen Vorfälle aus ihrem Bekannten- und Verwandtenkreis bekannt sind, geben 9 Personen an, ihr Verhalten nicht geändert zu haben (siehe Tabelle 23). Jeweils 3 Befragte geben an, einen Pfefferspray gekauft zu haben und den Praterstern beziehungsweise die S-Bahn am Abend zu vermeiden. 2 Personen führen an, dass sie durch negative Erfahrungen ihr Verhalten nicht wirklich geändert haben, da sie auch davor schon vorsichtig waren. Eine weitere Maßnahme, die von zwei Befragten als Reaktion auf unangenehme Vorfälle getroffen wird, ist das aufmerksamere Betreten und Verlassen der Bahnhofshalle.

Tabelle 23: Geändertes Verhalten aufgrund von negativen Erfahrungen (n=24), S-Bahn Station Praterstern

Haben Sie Ihr Verhalten aufgrund der oben genannten Erfahrungen geändert?		
	Häufigkeiten	Prozent
nein	9	34
Pfefferspray gekauft	3	11
vermeide Praterstern am Abend bzw. fahre am Abend nicht mehr mit der S-Bahn	3	11
nicht wirklich, ich war davor schon vorsichtig	2	8
aufmerksameres Betreten/Verlassen der Bahnhofshalle	2	8
schneller Schritt	1	4
Ich vermeide den Weg durch den Haupteingang aus Richtung Franzenbrückenstraße.	1	4

Haben Sie Ihr Verhalten aufgrund der oben genannten Erfahrungen geändert?		
ignoriere Personen	1	4
Ja. Ich gehe schneller durch die Station, schaue eher auf den Boden, versuche unauffällig zu sein, um keine Aufmerksamkeit zu erregen.	1	4
selbstsichereres Auftreten	1	4
beim Ausgehen nur mit Begleitung zur Station gehen	1	4
Vorplatz vermeiden	1	4
gesamt	26	100

6.5.3.7 Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens

Als häufigste Maßnahmen, um das Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern zu erhöhen, werden mehr Polizeipräsenz (21 Nennungen) und mehr Präsenz von (Sicherheits-) Personal (17 Nennungen) vorgeschlagen (siehe Tabelle 24). Für 12 Befragte würde die Vertreibung von Alkohol- und Drogensüchtigen, DealerInnen, Obdachlosen und „zwielichtigen Gestalten“ vor der Station Praterstern das Sicherheitsgefühl erhöhen, 6 TeilnehmerInnen der Befragung sprechen sich auch für eine bessere Beleuchtung vor der Station aus und 5 Befragte geben an, dass die Präsenz von Sicherheitspersonal und Polizei ihrer Meinung nach ausreichend ist. Weitere Vorschläge, um das Sicherheitsempfinden beim Zugang zu erhöhen sind: mehr Kameras anbringen (2 Nennungen), für mehr Sauberkeit zu sorgen (2 Nennungen), den Obdachlosen und Drogensüchtigen Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen (2 Nennungen), sowie den sich momentan direkt beim Eingang befindenden Treffpunkt von Personengruppen zu verlegen (2 Nennungen).

Tabelle 24: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=80

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern erhöhen?		
	Häufigkeiten	Prozent
mehr Polizeipräsenz	21	24
mehr Präsenz von (Sicherheits-) Personal	17	18
Alkohol- und Drogenabhängige, Dealer, Obdachlose, zwielichtige Gestalten von der Station vertreiben	12	14
bessere Beleuchtung; flächendeckendere Ausleuchtung aller Ein-/Ausgänge, besonders vor der Station	6	7
man kann nicht 24h am Tag überall sein, noch mehr	5	6

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern erhöhen?		
Sicherheitspersonal geht fast nicht; mehr als Polizeipräsenz kann man fast nicht verlangen, Polizeipräsenz ist ausreichend		
mehr Kameras	2	3
Sauberkeit	2	3
Es ist keine Unsicherheit, die ich empfinde, eher eine unangenehme Situation; ich fühle mich nicht unsicher, daher gibt es keine Maßnahmen. Es ist eher ein Unwohl-Fühlen wenn man bei vielen besoffenen Personen vorbei gehen muss. Meines Wissens befinden sich auch immer Security Personen in der Nähe vom Eingang, bzw. ist die Polizeiwache gleich gegenüber...also kann eh nicht viel passieren	2	3
Obdachlosen und Drogensüchtigen Räumlichkeiten zur Verfügung stellen; Leuten Alternativen bieten	2	3
den Treffpunkt der alkoholisierten Personen verlegen (liegt derzeit unmittelbar beim Eingang)	2	3
Alkohol und Rauchverbot am und vor dem Bahnhofsgelände/Straßenbahnstation	1	1
Junkies brauchen ärztliche Untersuchungen + Checkit Box	1	1
kompetenteres Sicherheitspersonal, keine Polizisten, die ausländerfeindlich sind	1	1
Leute verdrängen bringt nichts, sind dann woanders	1	1
übersichtlichere Gestaltung (wie am Karlsplatz)	1	1
mehr Kontrolle	1	1
Mehr Personen/Präsenz der Initiativen, die sich um die Obdachlosen/Benachteiligten kümmern - evtl auch Sicherheitspersonal, aber auf keinen Fall ausschließlich.	1	1
durch Sperre Karlsplatz haben sich d. Menschen dort verteilt auf mehrere Bereiche: Josefstadt, Praterstern etc. Leute hätten dort gelassen werden sollen	1	1
Leute, die im Venediger-Au-Park Drogen verkaufen, vertreiben	1	1
Personenversammlungen (Drogensüchtige) sollen im Keim erstickt werden	1	1
Polizei wird v. Drogenkartell bestochen, stecken unter einer Decke	1	1
Quergang beim Billa übersichtlicher machen: Gedränge: Chancen, ausgeraubt zu werden	1	1
Securitypärchen: vl. Studenten, Menschen mit Persönlichkeit, nicht wer mit drei Jahren Schulbildung, dem man eine Uniform anzieht	1	1
Treffpunkt für Drogensüchtige aufteilen	1	1
Weg verbreitern, damit man Dinge vermeiden kann/aus dem Weg gehen kann	1	1
Zugang wie in London nur mit der Fahrkarte (bei der Rolltreppe bzw. vor der Halle)	1	1
gesamt	87	100

Als Maßnahme zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern wünschen sich die Befragten Patrouillen von MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe, des Sicherheitspersonals oder eines Ordnungsdienstes (24 Nennungen), wobei dies vor allem oben, das heißt im

Bereich der Bahnsteige gefordert wird und die Situation in der Bahnhofshalle als in Ordnung empfunden wird (siehe Tabelle 25). Auch die Erhöhung der Polizeipräsenz wird im Bereich der Bahnsteige gefordert (14 Nennungen). Für 6 Befragte wäre die Installierung von (sichtbaren) Überwachungskameras ein Anliegen, für 5 Befragte würde eine bessere Beleuchtung zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beitragen.

Tabelle 25: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=51

Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern erhöhen?		
	Häufigkeiten	Prozent
Patrouillen von Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe; Sicherheitspersonal, Ordnungsdienst (besonders oben, unten ist es okay)	24	38
mehr Polizeipräsenz (unten in Gruppen, oben niemand), oben nur Securities, sind aber nicht so ausgebildet	14	22
(sichtbare) Überwachungskameras	6	10
bessere Beleuchtung	5	8
Dealer	1	1,7
Es sind täglich 2 Polizisten anwesend da fühlt man sich sicher.	1	1,7
keine Nischen	1	1,7
Leute verdrängen bringt nichts, sind dann woanders	1	1,7
übersichtlichere Gestaltung (wie am Karlsplatz)	1	1,7
durch Sperre Karlsplatz haben sich die Menschen dort verteilt auf mehrere Bereiche: Josefstadt, Praterstern etc. Leute hätten dort gelassen werden sollen	1	1,7
SOS-Knopf	1	1,7
Securitypärchen: vl. Studenten, Menschen mit Persönlichkeit, nicht wer mit 3 Jahren Schulbildung, dem man eine Uniform anzieht	1	1,7
viele Leute, Sozialarbeiter, Polizeistation	1	1,7
weniger durch die Nacht wandelnde suspekte Gestalten	1	1,7
bei Schwindelanfall an den Gleisen sollte es eine Sicherheitsvorrichtung geben, Queren der Gleise soll nicht möglich sein	1	1,7
Alkohol und Rauchverbot	1	1,7
alles fein	1	1,7
gesamt	62	100

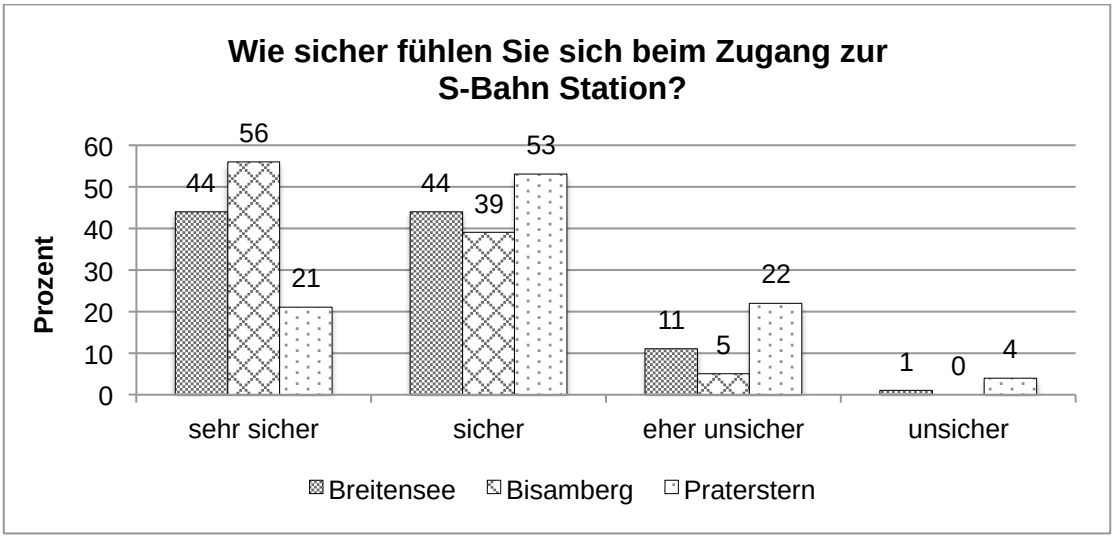
6.6 Zusammenfassung

Zusammenfassend soll - nach inhaltlichen Themenblöcken der Befragung geordnet - ein Überblick über die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Ergebnisse der untersuchten Stationen gegeben werden.

Sicherheitsempfinden beim Zugang

Der Anteil der Befragten, die angeben, sich beim Zugang zur jeweiligen S-Bahn Station sehr sicher oder sicher zu fühlen, variiert je nach Station und liegt bei 88% in Breitensee, bei 95% in Bisamberg und bei 74% am Praterstern (siehe Abbildung 134). In Breitensee fühlen sich 11% der Befragten eher unsicher und 1% fühlt sich unsicher, in Bisamberg geben 5% an, sich eher unsicher zu fühlen, unsicher fühlt sich keine der befragten Personen. Am Praterstern hingegen fühlen sich beim Zugang zur S-Bahn Station 22% der Befragten eher unsicher und 4% unsicher.

Abbildung 134: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station (in %), n=304



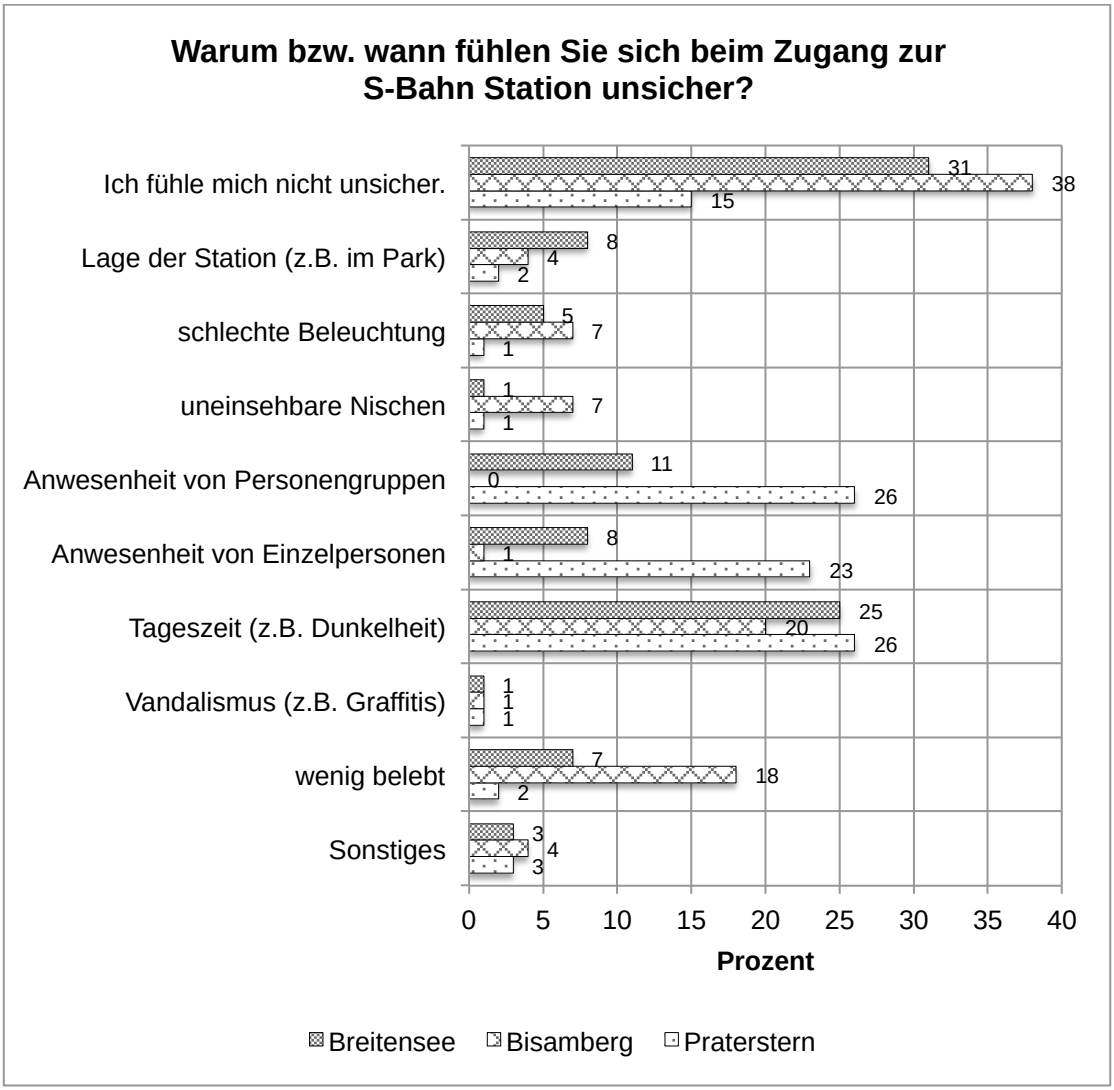
Grundsätzlich lässt sich für alle drei Stationen, an denen die Befragung durchgeführt wurde, festhalten, dass sich die weiblichen Befragten beim Zugang zur Station tendenziell unsicherer fühlen als die männlichen Befragten. Am sichersten fühlen sich – an allen drei ausgewählten Stationen - Befragte der Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen. Beim Zugang zu den Stationen Breitensee und Bisamberg ist das Sicherheitsempfinden der unter

30-Jährigen und der über 59-Jährigen annähernd gleich und insgesamt schlechter als jenes des 30 bis 59-Jährigen, am Praterstern fühlen sich besonders jüngere Personen unter 30 Jahre mit Unsicherheitsgefühlen konfrontiert.

Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang

Der am häufigsten angeführte Grund für Unsicherheitsgefühle beim Zugang sind an allen drei Befragungsorten bestimmte Tageszeiten, meistens Abend- und Nachtstunden (siehe Abbildung 135). In Breitensee wird zusätzlich die Anwesenheit von Personengruppen und die Lage der Station als Auslöser für Unsicherheitsgefühle genannt, in Bisamberg ist ein weiterer, häufig genannter Grund die geringe Belebtheit beim Zugang zur Station und am Praterstern beeinflusst die Anwesenheit von Einzelpersonen und Personengruppen das Sicherheitsempfinden der befragten Personen. Hervorzuheben ist, dass vorwiegend weibliche Befragte und Personen, die 60 Jahre und älter sind, gewisse Tageszeiten als Grund für Unsicherheitsgefühle anführen.

Abbildung 135: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=507



Maßnahmen bei Unsicherheitsgefühlen beim Zugang

Die Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur jeweiligen S-Bahn Station unterscheiden sich von Station zu Station kaum: Die am häufigsten angegebene Reaktion ist, sich von jemanden abholen beziehungsweise zur Station begleiten zu lassen (siehe Abbildung 136). Dies wird vor allem von weiblichen Befragten und Personen, die zur Altersklasse der unter 30-Jährigen gehören, angeführt. Die Befragten der Altersklasse der über 59-Jährigen geben als Maßnahme am häufigsten an, für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu verwenden oder auf die Fahrt ans Ziel zu verzichten.

Abbildung 136: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=343

Vermiedene Wege beim Zugang

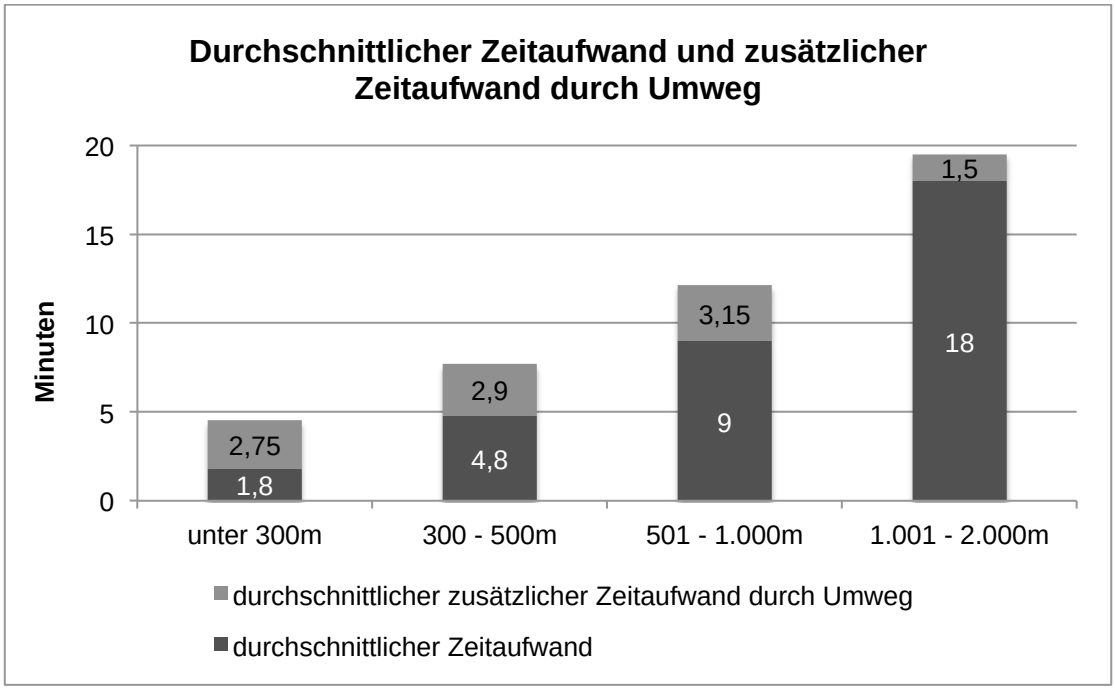
In Breitensee geben 85% der Befragten an, beim Zugang zu der S-Bahn Station nie bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte zu vermeiden, in Bisamberg trifft dies für 95% und am Praterstern für 75% der befragten Personen zu. Vermieden wird der Ludweg-Zatzka-Park bei der Station Breitensee aufgrund von Personengruppen, Obdachlosen, Betrunkenen und Jugendlichen, die sich in diesem Park aufhalten. Als alternativ benützter Weg wird meistens die öffentliche Straße, die um den Park herumführt, angegeben. In Bisamberg werden kleinere Wege aufgrund von geringer Belebtheit und schlechter Beleuchtung vermieden und stattdessen die Hauptstraße benützt. Am Praterstern wird der überdachte Bahnhofsvorplatz bei den Straßenbahnhaltestellen sowie die Unterführung und der Vorplatz generell vermieden. Als Gründe dafür gelten Gruppen von Alkohol- und

Drogensüchtigen, Obdachlosen, sowie herumlungernde Gestalten und Jugendliche. Als alternativ benützte Wege werden der andere Ein- beziehungsweise Ausgang sowie belebtere Wege angeführt.

Durchschnittlicher Zeitaufwand und zusätzlicher Zeitaufwand durch Umweg

Abbildung 137 gibt einen Überblick über den zusätzlichen Zeitaufwand, den die befragten Personen im Durchschnitt aufgrund von Umwegen, die sie wegen Unsicherheitsgefühlen gehen, in Kauf nehmen. Als Grundlage für die Berechnung dienen die Angaben von allen Befragten, die zu Fuß zu einer Station gehen und die anführen, Umwege zu gehen (n=21). Als mittlere Gehgeschwindigkeit von FußgängerInnen wurden 1,4 m/s (vgl. SCHNABEL/LOHSE, 1997 zitiert nach ROBATSCH/KRÄUTLER/STRNAD, 2010, S.190) angenommen und der mittlere Wert einer Angabe zur Weglänge zur Station verwendet. Daraus ergeben sich durchschnittliche Zeiten wie 1,8 Minuten Gehzeit für jene Befragte, die die Wegstrecke zur Station mit weniger als 300 Meter angeben. Jene UmfrageteilnehmerInnen, deren durchschnittliche Gehzeit zur Station 1,8 Minuten beträgt, führen auf Grund von Umwegen im Durchschnitt einen zusätzlichen Zeitaufwand von 2,75 Minuten an, bei einer durchschnittlichen Gehzeit von 4,8 Minuten zur Station, was einer Länge von 300 bis 500 Metern entspricht, werden zusätzlich 2,9 Minuten in Kauf genommen. Bei noch längeren Wegzeiten (durchschnittlich 9 Minuten für 500 bis 1.000 Meter) nimmt der für Umwege akzeptierte Zeitverlust auf durchschnittlich 3,15 Minuten zu. Bei einer Gehzeit von durchschnittlich 18 Minuten wird für Umwege ein Zeitverlust von durchschnittlich 1,5 Minuten angegeben. Diese Distanz wird jedoch nur von einer Person angeführt, weswegen die Aussagekraft dieses Ergebnisses vernachlässigt werden kann. Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass je länger die Gehzeit zu einer Station ist, desto größere Umwege und somit längere Gehzeiten in Kauf genommen werden. Im Verhältnis zum gesamten Zeitaufwand werden bei eigentlich geringen Gehzeiten zur Station aber große Zeitverluste akzeptiert.

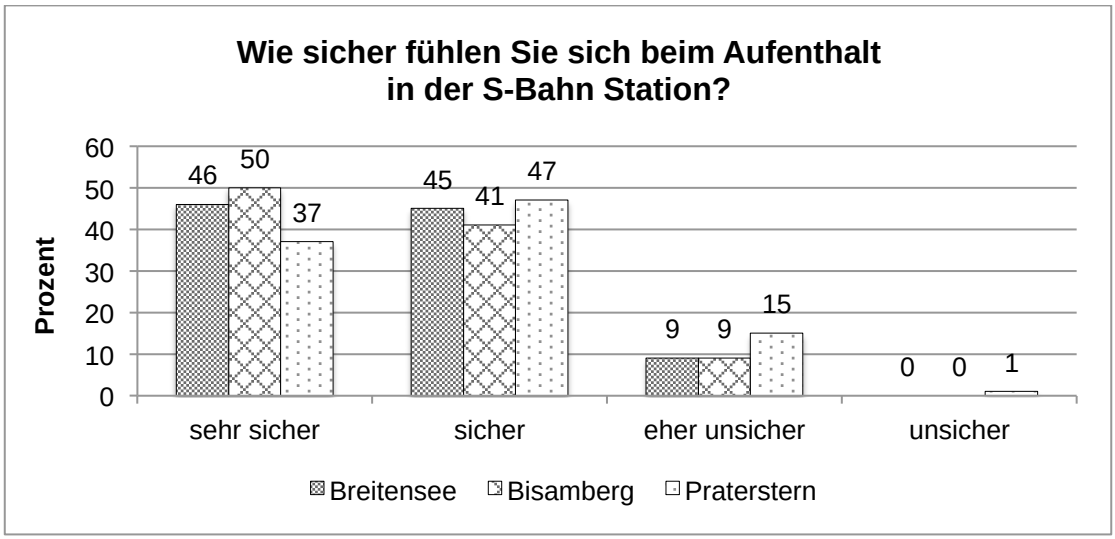
Abbildung 137: Durchschnittlicher Zeitaufwand und zusätzlicher Zeitaufwand durch Umweg, n=21



Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt

Insgesamt ist das Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der jeweiligen S-Bahn Station größer als beim Zugang zu dieser: Jeweils 91% der Befragten fühlen sich beim Aufenthalt in der Station Breitensee und Bisamberg sehr sicher oder sicher, für 84% trifft dies beim Aufenthalt in der Station Praterstern zu (siehe Abbildung 138).

Abbildung 138: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (in %), n=304

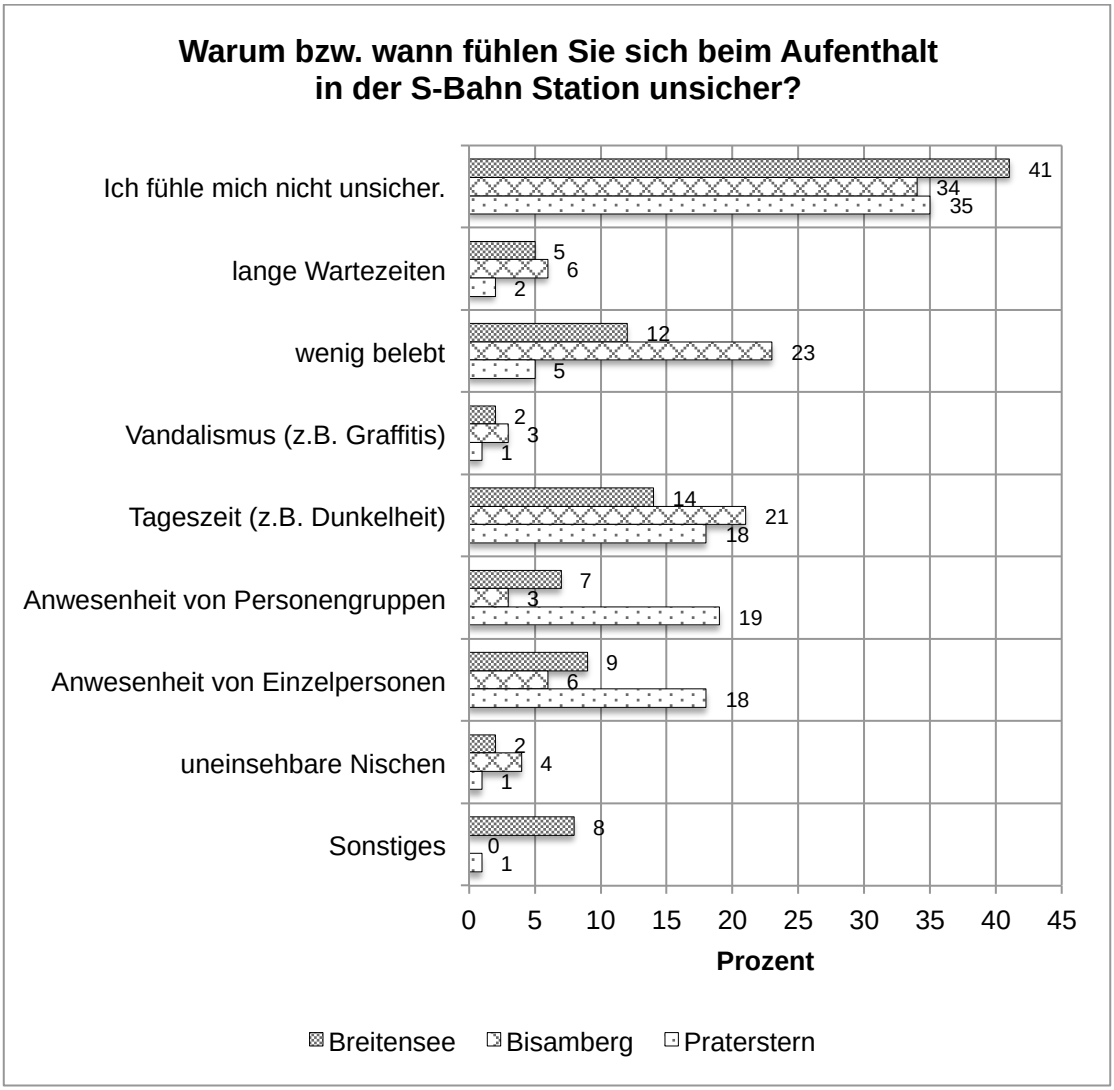


Gleich wie beim Zugang zur jeweiligen Station fühlen sich auch beim Aufenthalt die weiblichen Befragten tendenziell unsicherer als die männlichen Teilnehmer der Befragung. Unterschiede beim Sicherheitsempfinden gibt es beim Aufenthalt in der Station je nach Altersklasse: In Breitensee wird von den Befragten der Altersklasse der unter 30-Jährigen am häufigsten angegeben, sich unsicher zu fühlen, die befragten Personen über 59 Jahre fühlen sich großteils sicher. Auch am Praterstern fühlen sich vorwiegend jüngere Personen unter 30 Jahren unsicher, während die Befragten der anderen Altersklassen häufiger angeben, sich sicher zu fühlen. In Bisamberg hingegen fühlen sich jene TeilnehmerInnen der Befragung, die 60 Jahre oder älter sind, im Vergleich zu den anderen Altersklassen mit Abstand am unsichersten.

Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt

Die Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der jeweiligen S-Bahn Station sind ähnlich den Gründen für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur Station: In Breitensee und in Bisamberg wird am häufigsten angeführt, dass das Sicherheitsempfinden von bestimmten Tageszeiten und geringer Belebtheit beeinträchtigt wird. Am Praterstern werden dafür neben bestimmten Tageszeiten die Anwesenheit von Einzelpersonen und Personengruppen verantwortlich gemacht (siehe Abbildung 139).

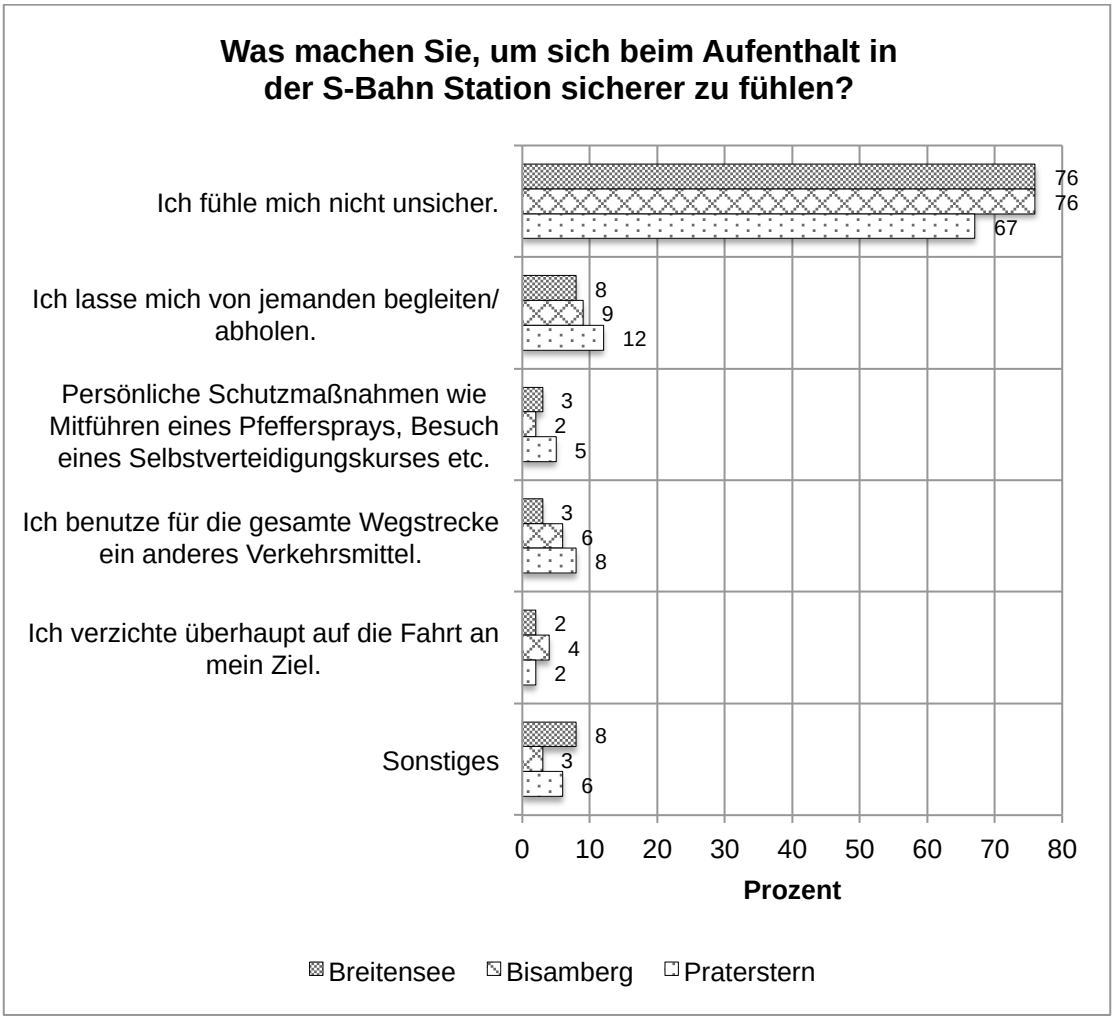
Abbildung 139: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=452



Maßnahmen bei Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt

Ähnlich wie jene Maßnahmen, die bei Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur Station ergriffen werden, sind jene, um das subjektive Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der Station zu erhöhen (siehe Abbildung 140). Weibliche Befragte und Personen, die der Altersklasse der unter 30-Jährigen angehören, geben am häufigsten an, sich von jemanden zur Station begleiten beziehungsweise von dort abholen zu lassen. Anders gehen Personen über 59 Jahren mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der Station um: Sie entscheiden sich am häufigsten für ein anderes Verkehrsmittel oder verzichten generell auf die Fahrt.

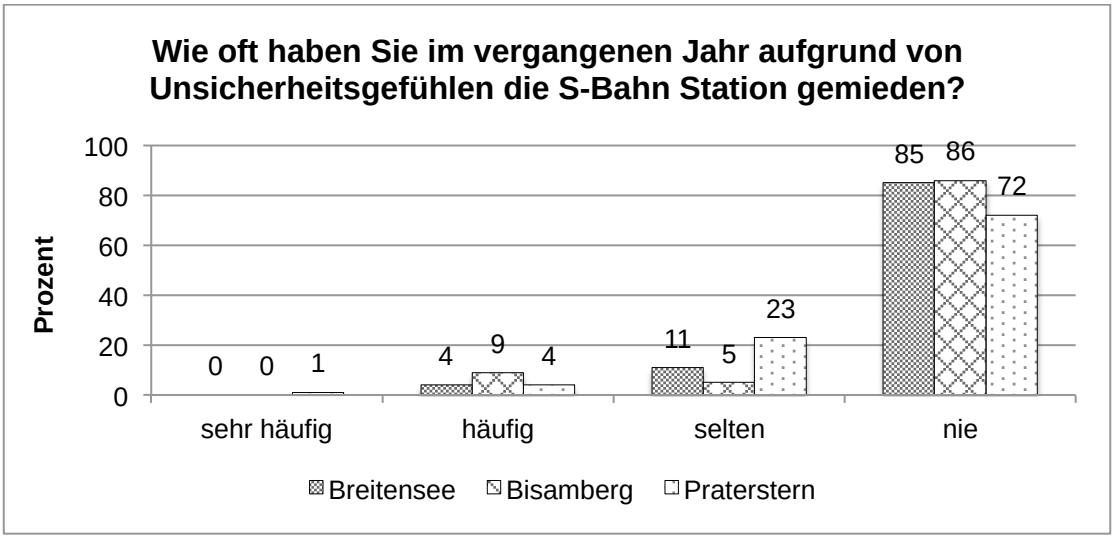
Abbildung 140: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=320



Vermeidung der S-Bahn Station

Insgesamt geben 85% der Befragten in Breitensee, 86% der Befragten in Bisamberg und 72% der Befragten am Praterstern an, die jeweilige S-Bahn Station im vergangenen Jahr nie aufgrund von Unsicherheitsgefühlen vermieden zu haben (siehe Abbildung 141).

Abbildung 141: Vermeidung von S-Bahn Stationen aufgrund von Unsicherheitsgefühlen (in %), n=303

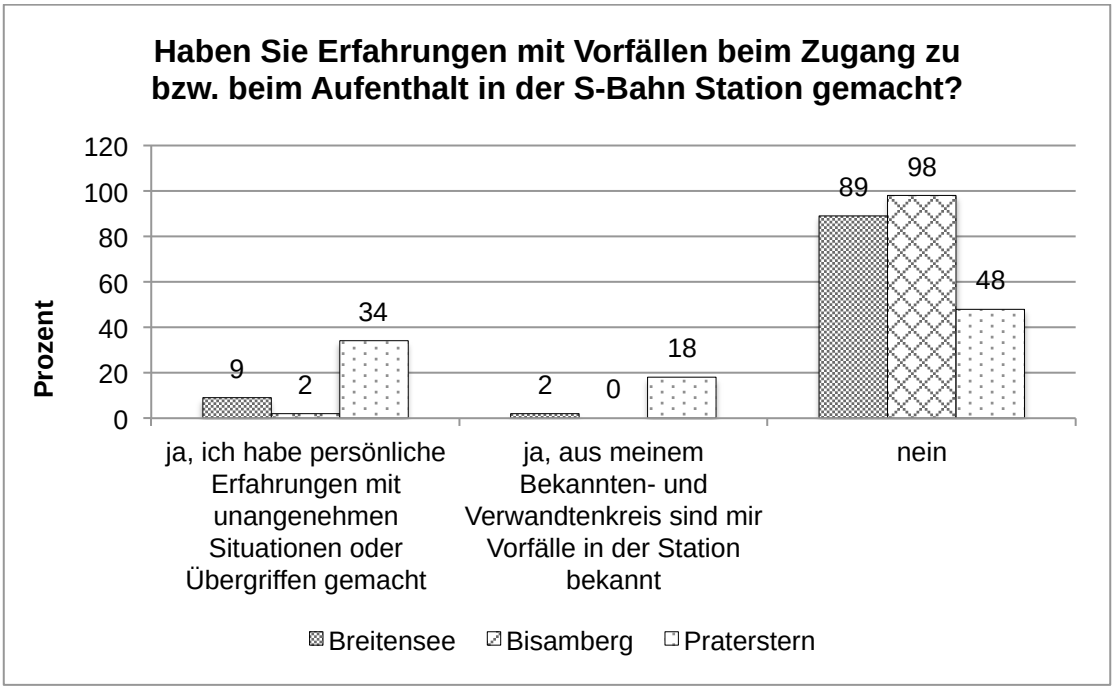


Auffallend ist, dass die weiblichen Befragten häufiger als die männlichen angeben, die jeweilige Station selten, häufig oder sehr häufig gemieden zu haben. In Breitensee und am Praterstern führen Personen unter 30 Jahre und jene, die 60 Jahre und älter sind, am häufigsten an, dass sie der jeweiligen Station im vergangenen Jahr ferngeblieben sind, für Befragte der Altersklasse der 30 bis 59-Jährigen trifft dies am seltensten zu. In Bisamberg geben vorwiegend Personen über 59 Jahre an, die Station im vergangenen Jahr gemieden zu haben.

Persönliche Erfahrungen

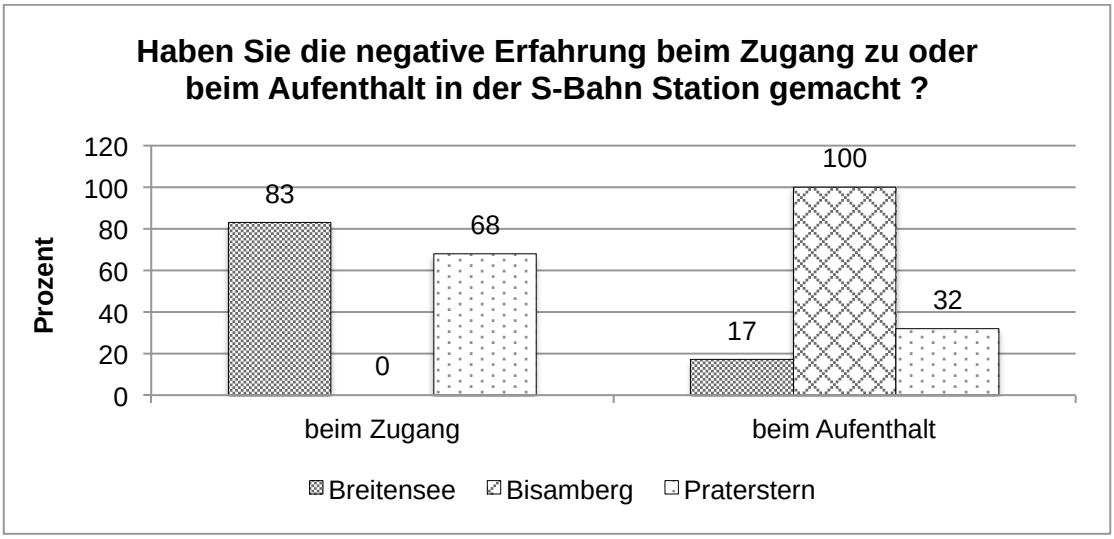
Der Anteil jener befragten Personen, die persönlichen Erfahrungen mit unangenehmen Situationen oder Übergriffen gemacht haben oder denen Vorfälle im Verwandten- und Bekanntenkreis bekannt sind, liegt in Breitensee bei 11%, in Bisamberg bei 2% und am Praterstern bei 52% (siehe Abbildung 142).

Abbildung 142: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (in %), n=316



In den S-Bahn Stationen Breitensee und Praterstern wurden negative Erfahrungen den Auskünften der BefragungsteilnehmerInnen zufolge eher beim Zugang zur Station gemacht (siehe Abbildung 143). In Bisamberg wurde von den Befragten insgesamt ein Vorfall angeführt, dieser wurde beim Aufenthalt in der Station registriert.

Abbildung 143: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (in %), n=84



In Breitensee haben mehr weibliche als männliche Befragte und mehr jüngere (unter 30-Jährige) als ältere (über 59-Jährige) Personen negative Erfahrungen gemacht, die - wie bereits erwähnt - hauptsächlich beim Zugang zur S-Bahn Station passierten. Die daraus resultierenden Verhaltensänderungen reichen von mehr Aufmerksamkeit, einen Umweg gehen, am Abend nicht alleine zur Station gehen, bis hin zur Wahl eines anderen Verkehrsmittels an manchen Tageszeiten. Die Befragten in Bisamberg haben kaum negative Erfahrungen gemacht: Nur 4% der weiblichen Befragten geben an, eine unangenehme Situation erlebt zu haben. Dies passierte beim Aufenthalt in der Station, zu einer Verhaltensänderung kam es deshalb nicht. 34% der an der S-Bahn Station Praterstern befragten Personen geben an, persönliche Erfahrungen (68% beim Zugang, 32% beim Aufenthalt in der Station) mit unangenehmen Situationen gemacht zu haben. Grundsätzlich sind von Vorfällen eher weibliche als männliche und eher jüngere (unter 30-Jährige) als ältere (über 59-Jährige) Befragte betroffen. Maßnahmen, die nach dem Vorfall von Befragten ergriffen wurden, ist der Kauf eines Pfeffersprays, ein aufmerksameres Betreten und Verlassen der Bahnhofshalle sowie den Praterstern am Abend gänzlich zu vermeiden.

Verbesserungsvorschläge

Eine Maßnahme, die von den Befragten zur Erhöhung ihres Sicherheitsempfindens beim Zugang zu allen untersuchten S-Bahn Stationen angeführt werden, ist die Verbesserung der Beleuchtung im Umfeld der Station. In Bisamberg wünschen sich die Befragten außerdem, dass Sträucher und Büsche im Umfeld der Station zurückgeschnitten werden, um die Station einsehbarer zu machen. In Breitensee und am Praterstern würde das Sicherheitsempfinden der Befragten durch eine größere Präsenz von (Sicherheits-)Personal oder Exekutive im Umfeld der Station erhöht werden. Speziell am Praterstern wird die Vertreibung von sich vor der Station aufhaltenden Personen (Obdachlose, Alkohol- und Drogenabhängige) gewünscht.

Für ein verbessertes Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der jeweiligen S-Bahn Station wünschen sich die Befragten in Breitensee am häufigsten eine bessere Beleuchtung in der Station (vor allem im Treppenhaus) sowie

die gelegentliche Anwesenheit von Personal, Securities oder der Polizei. In Bisamberg würde die Installation von Überwachungskameras und ein Notruftelefon beziehungsweise –knopf das Sicherheitsempfinden der befragten Personen erhöhen. Beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern wünschen sich die TeilnehmerInnen der Befragung, dass mehr Patrouillen von MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe, Sicherheitspersonal und Ordnungsdienste anwesend sind und die Polizeipräsenz an den Bahnsteigen erhöht wird.

7 Maßnahmen

Im Rahmen der Erhebung wurden Maßnahmen, die das Sicherheitsempfinden der befragten Fahrgäste sowohl beim Zugang als auch beim Aufenthalt in den drei untersuchten S-Bahn Stationen erhöhen würden, erhoben. An dieser Stelle folgt die Auflistung und Beschreibung von Maßnahmen, die in der Literatur als wirkungsvoll erachtet werden, verknüpft mit jenen Vorschlägen, die aus der Befragung der Fahrgäste hervorgegangen sind. Die Reihung der Unterpunkte spiegelt dabei die Häufigkeit der Nennung in der Befragung wieder.

Die folgende Tabelle zeigt die Auflistung der Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang und beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen. Im Anschluss an die Tabelle folgt eine ausführliche Beschreibung jeder einzelnen Maßnahme.

Tabelle 26: Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens

Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens
1. Bauliche und gestalterische Maßnahmen
a) für Beleuchtung und Helligkeit sorgen
b) Reinigung und rasche Beseitigung von Vandalismus
c) Übersichtlichkeit schaffen
d) Fluchtmöglichkeiten einrichten
e) Transparenz und Einsehbarkeit sicherstellen
f) Fahrgastinformationen bereitstellen
g) (Wetter-) Schutz für wartende Fahrgäste schaffen
2. Personelle Präsenz
h) Anwesenheit von Sicherheitspersonal erhöhen
i) Polizeipräsenz erhöhen
j) MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe einsetzen
k) Belebung der Station durch Handel und Gastronomie
3. Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen
l) Videoüberwachung installieren
m) Installierung von Notrufeinrichtungen
4. Angebots- und Fahrplangestaltung
n) Pünktlichkeit garantieren
o) Anschlussplanung und –sicherheit schaffen
p) Günstige Tarife in Abend- und Nachtstunden anbieten
5.Städtebauliche, raumplanerische und kommunalpolitische Maßnahmen
q) Alternativen für marginalisierte Bevölkerungsgruppen schaffen

Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens
r) Nutzungsmischung im Umfeld von Stationen
s) Ausrichtung von Gebäuden
t) Partizipation bei Umbau und Neugestaltung
6. Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit
u) Informationen in Medien und Appell an Zivilcourage
v) Besichtigung von Verkehrsbetrieben

1. Bauliche und gestalterische Maßnahmen

Durch bauliche und gestalterische Maßnahmen, wie einer adäquaten Beleuchtung, der Vermeidung von Nischen und unübersichtlichen Ecken in der Station und im Umfeld, der Schaffung von Fluchtwegen, der Sicherstellung von Orientierungsmöglichkeiten in der Station und der Bereitstellung von Fahrgastinformationen, der Reinigung der Station, dem Schutz vor Vandalismus und Aufenthaltsbereiche, in denen wartende Fahrgäste vor Wind und Wetter geschützt sind, kann die soziale Kontrolle und somit die Hemmschwelle für potenzielle TäterInnen, Delikte zu verüben, erhöht werden.

a) Für Beleuchtung und Helligkeit sorgen

Eine gute Beleuchtung in der Station, das heißt in Eingangsbereich, Bahnhofshallen, Treppenhäusern, Gängen und Bahnsteigen sorgt für die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens. Auch beim Zugang, das heißt auf Wegen, Straßen, Parks, Unterführungen und Fahrzeugabstellplätzen im Umfeld der Station ist auf eine gute Ausleuchtung und Helligkeit zu achten. Diese kostengünstige und einfach umzusetzende Maßnahme wird als wirkungsvoll gesehen, da TäterInnen bei guter Beleuchtung eher dem Risiko ausgesetzt sind, entdeckt zu werden (vgl. AXTHELM, 2005, S.74).

Breitensee: In Breitensee wünschen sich die TeilnehmerInnen der Befragung vor allem eine bessere Beleuchtung im Umfeld der Station (zum Beispiel Ludwig-Zatzka-Park), sowie in den Treppenhäusern, die zu den Bahnsteigen führen.

Bisamberg: In Bisamberg ist der am häufigsten genannte Wunsch der Befragten, eine bessere Beleuchtung beim Zugang zur Station zu schaffen.
Praterstern: Am Praterstern besteht die Forderung nach mehr Beleuchtung vor allem im Eingangsbereich und vor der Station.

b) Reinigung und rasche Beseitigung von Vandalismus

Verschmutzte oder von Vandalismus gezeichnete S-Bahn Stationen und ihr Umfeld suggerieren PassantInnen und Fahrgästen, dass sich niemand um die Anlage kümmert. Um gegen Verwahrlosung vorzugehen ist ein Reinigungskonzept vorzusehen, das die regelmäßige Reinigung der Station gewährleistet. Ein sauberes Umfeld hebt die Hemmschwelle für VerursacherInnen von Verschmutzung und Vandalismus. Als präventive Maßnahme können vandalismusresistene Materialien, Schutzsysteme gegen Graffiti oder Antikratzfolien für Scheiben eingesetzt werden (vgl. AXTHELM, 2005, S.77ff).

c) Übersichtlichkeit schaffen

Durch die übersichtliche Gestaltung ohne Nischen, Ecken und tote Winkel in einer Station und ihrem Umfeld verringern sich Versteckmöglichkeiten für potenzielle TäterInnen und gleichzeitig nimmt die soziale Kontrolle durch die Übersichtlichkeit zu. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei einer Umgestaltung Aufenthaltsflächen für marginalisierte Personen wegfallen. Marginalisierte Personengruppen verschwinden dadurch nicht aus dem öffentlichen Blickfeld, sondern werden lediglich an einen anderen Ort vertrieben. Es handelt sich dabei um einen Verdrängungsmechanismus, der sich nicht mit dem „Problem“ an sich beschäftigt, sondern lediglich zur Verschiebung von Zuständigkeiten führt (vgl. AXTHELM, 2005, S.74f).
Praterstern: Die Befragten plädieren für eine übersichtlichere Gestaltung der Station und der Vermeidung von Nischen im Umfeld des Bahnhofs Praterstern.

d) Fluchtmöglichkeit einrichten

In Stationen soll auf das Bedürfnis der Fahrgäste, Flucht zu ergreifen, geachtet werden. Aus diesem Grund sollte es jeweils zwei Zu- und Abgänge

zu Bahnsteigen geben. Demzufolge erhöhen sich logischerweise auch für potenzielle TäterInnen die Fluchtmöglichkeiten (vgl. AXTHELM, 2005, S.75).

e) Transparenz und Einsehbarkeit sicherstellen

Für ein positives Sicherheitsempfinden ist es wichtig, in der Station für Einsehbarkeit und Transparenz zu sorgen. Durch Transparenz erhöht sich sowohl für TäterInnen von personenbezogenen Delikten als auch für VerursacherInnen von Vandalismus die Wahrscheinlichkeit, entdeckt zu werden (vgl. AXTHELM, 2005, S.76).

Breitensee: In Breitensee schlagen die TeilnehmerInnen der Befragung vor, den Aufzug moderner und transparenter, sowie den relativ langen Zugang zum Aufzug heller zu gestalten.

Bisamberg: Die Befragten in der S-Bahn Station Bisamberg wünschen sich, dass durch das Zurückschneiden der Sträucher und Büsche die gesamte Station besser einsehbar wird.

f) Fahrgastinformationen bereitstellen

Für ein positives Sicherheitsempfinden ist es wichtig, den Fahrgästen in der Bahnhofshalle und an den Bahnsteigen, aber auch über das Smartphone verfügbare Applications der Verkehrsbetriebe aktuelle Informationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten und Bahnsteigen zur Verfügung zu stellen. Dadurch werden Situationen kalkulierbarer, es können Wartezeiten optimiert werden und die Fahrgäste können besser über Alternativen entscheiden, wodurch insgesamt das Sicherheitsempfinden steigt (vgl. AXTHELM, 2005, S.78).

Breitensee: In der S-Bahn Station Breitensee wird eine zweite Anzeigetafel pro Bahnsteig gewünscht. Anzudenken wäre auch, eine digitale Anzeigetafel bei den Eingängen zu errichten, um bereits beim Zugang über etwaige Verspätungen informiert zu werden.

Bisamberg: In Bisamberg besteht der Wunsch nach digitalen Anzeigetafeln an den Bahnsteigen, die die wartenden Fahrgäste mit aktuellen Informationen zu Ankünften und Abfahrten der S-Bahnen versorgen.

g) (Wetter-) Schutz für wartende Fahrgäste schaffen

Durch Wartebereiche, an denen man Wind und Wetter ausgesetzt ist, sinkt das Wohlbefinden der Fahrgäste und die Grenzen zwischen Unwohlsein und Unsicherheitsgefühlen sind laut AXTHELM (2005, S.78) manchmal verschwindend. Für das Wohlbefinden der Fahrgäste ist es wichtig, vor dem Wetter schützende Bereiche zur Verfügung zu stellen. Auch die von AXTHELM vorgeschlagene Einführung von Sammelstellen, also an Bahnsteigen gekennzeichneten Wartebereichen, ist in Betracht zu ziehen: Durch die Gesellschaft von anderen Wartenden und einer etwaigen Überwachung der Sammelstelle kann das Sicherheitsempfinden der Wartenden gesteigert werden.

2. Personelle Präsenz

Eine in zwei der drei untersuchten Stationen häufig gewünschte Maßnahme ist die Erhöhung der personellen Präsenz in den Stationen und ihrer Umgebung. Den Befragungsergebnissen zufolge kann man vermuten, dass es für die Fahrgäste keinen Unterschied macht, ob die Exekutive, Sicherheitpersonal oder ein/e MitarbeiterIn des Verkehrsbetriebs präsent sind, wesentlich für die TeilnehmerInnen ist lediglich die Anwesenheit von Personen, an die man sich im Notfall wenden kann.

h) Anwesenheit von Sicherheitspersonal erhöhen

Die Aufgabe von Sicherheitspersonal ist im Wesentlichen, durch ihre Anwesenheit die Fahrgäste vor Übergriffen, Belästigungen und Diebstahl zu schützen und die Anzahl von Vandalismusdelikten und Verunreinigungen zu senken. Ähnlich wie bei der Erhöhung der Polizeipräsenz sind die Kosten für eine größere Anzahl an Sicherheitspersonal enorm. Durch das durch anwesendes Sicherheitspersonal entstehende Gefühl, sich im Notfall an jemand wenden zu können, wird das subjektive Sicherheitsgefühl bei den Fahrgästen erhöht (vgl. AXTHELM, 2005, S.80).

Breitensee: Die Anwesenheit von Sicherheitspersonal ist eine jener Maßnahmen, die sich die in der S-Bahn Station Breitensee befragten Personen am häufigsten wünschen.

Praterstern: Auch am Praterstern fordern die TeilnehmerInnen der Befragung den Einsatz von mehr Sicherheitspersonal. Gewünscht wird aber nicht nur eine größere Anzahl an Securities, sondern auch ein – hinsichtlich Deeskalierungsstrategien und Umgang - kompetenteres Sicherheitspersonal.

i) Polizeipräsenz erhöhen

Durch die Anwesenheit der Exekutive kann das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beim Zugang zu und beim Aufenthalt in einer S-Bahn Station erhöht werden, wenngleich dies bedingt durch Personalkosten eine sehr teure Maßnahme darstellt. Durch die Präsenz von PolizistInnen steigt für TäterInnen das Risiko, bei Delikten entdeckt und ergriffen zu werden (vgl. AXTHELM, 2005, S.79).

Breitensee: Eine gelegentliche Präsenz der Exekutive wünschen sich die befragten Personen in der S-Bahn Station Breitensee.

Praterstern: Am Praterstern wird einerseits eine Erhöhung der Polizeipräsenz vor der Station und an den Bahnsteigen gefordert, andererseits wird die Anzahl der anwesenden PolizistInnen aber auch als ausreichend gesehen.

j) MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe einsetzen

Auch durch die Anwesenheit von MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe wird das Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der Station wesentlich verbessert. Die Aufgaben des Personals sind Hilfestellungen für Fahrgäste bei Unklarheiten über Tarife, Ticketkauf oder anderen Fragestellungen zu leisten, dazu gehört aber auch der geschulte Umgang mit Fahrgästen in Ausnahmesituationen (zum Beispiel bei einem Großereignis) und Strategien zur Deeskalierung von Situationen anwenden zu können (vgl. AXTHELM, 2005, S.81).

Breitensee: Ebenso wie die Anwesenheit von mehr Sicherheitspersonal wird auch die zunehmende Präsenz von Personal der Verkehrsbetriebe gewünscht.

Praterstern: Auch am Bahnhof Praterstern würde für die befragten Personen die Präsenz von MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beitragen.

k) Belebung der Station durch Handel und Gastronomie

Durch die Ansiedlung von Handels- und Gastronomiebetrieben in Räumlichkeiten der Station steigt die Belebtheit an der Station und in weiterer Folge die soziale Kontrolle und die Chance, bei einer Tat entdeckt und aufgegriffen zu werden. Für die Fahrgäste können Gastronomiebetriebe vor allem zu Neben- und Schwachverkehrszeiten eine zusätzliche Sicherheit bei der Benützung der Station geben, weil es im Notfall einen Zufluchtsort gibt (vgl. AXTHELM, 2005, S.80). Obwohl das Risiko besteht, dass durch die Ansiedlung eines "Beisls" betrunkene Personen anwesend sind, dürfte dies jedoch nur die Ausnahme darstellen und grundsätzlich kann von einem positiven Nutzen von Gastronomiebetrieben in S-Bahn Stationen ausgegangen werden.

Breitensee: In der S-Bahn Station Breitensee wurde die Nutzung von Verkaufsflächen im nördlichen Eingangsbereich der Station, beispielsweise durch eine Bäckerei oder ein "Beisl" gewünscht. Zum Zeitpunkt der Erhebung konnte im Eingangsbereich die Eröffnung eines "Asia Noodles"-Imbiss vermerkt werden.

3. Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen

Ebenso wie die Erhöhung der personellen Präsenz stehen auch Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen auf der Liste der Maßnahmen zur Erhöhung der subjekiven Sicherheit.

l) Videoüberwachung installieren

Als Vorteil für die Installierung von Videokameras zur Überwachung von Bereichen in der Station und eventuell auch im Umfeld wird gesehen, dass bei einer unmittelbaren Überwachung der Kameras durch eine Stationsaufsicht in Notsituationen schneller eingegriffen werden kann. Positiv wird auch gesehen, dass durch die Aufzeichnung von Überfällen oder anderen Straftaten der Tathergang besser rekonstruiert und der/die TäterIn leichter identifiziert werden können (vgl. AXTHELM, 2005, S.85). Ob die Installierung von Überwachungskameras auf TäterInnen einen präventiven Effekt, der zur Abschreckung im Vorfeld dient, ist jedoch fraglich. Anzumerken ist auch, dass keine Station zu 100% von Videokameras überwacht werden

kann und sich Delikte daher eventuell in unüberwachte Bereiche verschieben können.

Breitensee: In Breitensee gibt es bereits Überwachungskameras, in der Befragung wünschen sich aber einige TeilnehmerInnen zur Erhöhung ihrer subjektiven Sicherheit, dass eine größere Anzahl von Kameras installiert werden.

Bisamberg: Die von den Befragten in der S-Bahn Station Bisamberg am häufigsten gewünschte Maßnahme ist die Installierung von Überwachungskameras im Bereich der Bahnsteige.

Praterstern: Auch am Praterstern würde die Installation von weiteren Überwachungskameras laut Befragungsergebnisse das Sicherheitsempfinden positiv beeinflussen.

m) Notrufeinrichtungen (Notruftelefon, Notrufknopf, SOS-App) installieren

Durch die Installierung von Notruftelefon oder -knopf am Bahnsteig oder einer von Angelini et al. angedachten SOS-App sollen Fahrgäste die Möglichkeit haben, in bestimmten Situationen leicht und unkompliziert Hilfe zu rufen. Durch die Betätigung eines Notrufknopfes wird automatisch eine Sprechverbindung mit einem rund um die Uhr besetzten Sicherheitsleitstand des Verkehrsbetriebs hergestellt. Zur besseren Einschätzung der Situation vor Ort und um Missbrauch auszuschließen, ist zusätzlich zur Sprechverbindung eine Videokamera auf die Notrufeinrichtung gerichtet, die bei Aktivierung des Notrufs ebenfalls sofort mit der Leitstelle verbunden wird. Wichtig ist, dass die Notrufeinrichtungen gut erkennbar sind und deren Benützung einfach ist, außerdem muss das Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass es diese Einrichtungen gibt und diese in bestimmten Situationen benutzt werden sollten (vgl. AXTHELM, 2005, S.88f).

Mit der von Angelini et al. angedachten Smartphone Applikation (SOS-App) könnte – ähnlich wie beim Notruftelefon – auf einen Vorfall aufmerksam gemacht werden: Als Anwendung am Handy konzipiert soll durch Angabe von einigen Details wie Art des Vorfalls und Anzahl der Verletzten durch Schieberegler die Einschätzung der Situation erfolgen und rasches Eingreifen organisiert werden. Um Missbrauch vorzubeugen erfolgt eine einmalige

Identifikation mittels der Telefonnummer beim Betreiber der App. Der Vorteil der App ist, dass man relativ unauffällig Hilfe holen kann, ohne zu einer stationären Notrufeinrichtung gehen zu müssen. Vorgesehen ist diese App jedoch nur als Ergänzung, keineswegs als Ersatz für die vorhandene Infrastruktur an Notrufeinrichtungen (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.162f).

Breitensee: In der S-Bahn Station Breitensee wünschen sich die Befragten, dass die Notrufeinrichtungen besser als solche erkennbar und hervorgehoben sind.

Bisamberg: In Bisamberg gibt es bis dato keine Notrufeinrichtungen, es wird jedoch sowohl beim Zugang (in der Unterführung), als auch am Bahnsteig die Installierung eines Notrufknopfs oder -telefons gewünscht.

4. Angebots- und Fahrplangestaltung

Durch eine durchdachte und zuverlässige Angebots- und Fahrplangestaltung kann die subjektive Sicherheit der Fahrgäste, vor allem zu bestimmten Tageszeiten, erhöht werden. Die in diesem Handlungsfeld beschriebenen Maßnahmen beziehen sich im Wesentlichen auf AXTHELM, 2005, S.90.

n) Pünktlichkeit garantieren

Durch Unpünktlichkeit der Verkehrsbetriebe entstehende, unerwartete Wartezeiten können sich negativ auf Sicherheitsempfinden der Fahrgäste auswirken. Aus diesem Grund ist die genaue Einhaltung des Fahrplans besonders wichtig.

o) Anschlussplanung und –sicherheit schaffen

Für umsteigende Fahrgäste soll auf eine zuverlässige Anschlussplanung sowie die generelle Anschlusssicherheit geachtet werden.

p) Günstige Tarife in den Abend- und Nachtstunden anbieten

Zur Erhöhung der Belebtheit beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen, wodurch das Sicherheitsempfinden normalerweise positiv beeinflusst wird, könnten Angebote wie günstige Tarife in Abend- und Nachtstunden Anreize für die Nutzung der S-Bahn schaffen. Durch steigende Fahrgastzahlen nimmt die soziale Kontrolle und somit das Entdeckungsrisiko von TäterInnen in der

Station und während der Fahrt zu und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste steigt.

5.Städtebauliche, raumplanerische und kommunalpolitische Maßnahmen

Es ist nicht das alleinige Aufgabengebiet von Verkehrsbetrieben, für ein sicheres Gefühl beim Zugang und beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen zu sorgen. Städtebauliche, raumplanerische und kommunalpolitische Entscheidungen wirken ganz wesentlich auf das Umfeld von Stationen und können damit das Sicherheitsempfinden positiv oder negativ beeinflussen.

q) Alternativen für marginalisierte Bevölkerungsgruppen schaffen

Durch die Umsetzung von bereits angeführten Maßnahmen wie einer besseren Beleuchtung, der Umgestaltung einer Station ohne Ecken und Nischen, der flächendeckenden Videoüberwachung sowie der Erhöhung der Präsenz von Exekutive und Sicherheitspersonal kann es zur Verdrängung von marginalisierten Personengruppen kommen. Es kann aber nicht das Ziel sein, dass Obdachlose, Alkohol- und Drogenabhängige, MigrantInnen sowie Menschen mit geringen finanziellen Mitteln, für die der öffentliche Raum ein sozialer Treffpunkt darstellt, innerhalb einer Stadt immer weiter verdrängt werden. Deshalb sollte über den Ausbau von Betreuungseinrichtungen wie zum Beispiel Räumlichkeiten zum Aufenthalt ohne Konsumzwang oder Notschlafstellen nachgedacht werden. Die räumliche Planung solcher Einrichtungen sollte nur in Absprache mit SozialarbeiterInnen, RaumplanerInnen sowie PolitikerInnen und vor allem der Zielgruppe selbst stattfinden. Die Einbeziehung der Personen, für die das Angebot geschaffen wird, ist wichtig, um ihre Bedürfnisse berücksichtigen zu können. Empfohlen wird generell die Entwicklung eines Konzepts für die gesamte Stadt Wien, das sich mit einem verstärkten Angebot an Räumlichkeiten und Betreuungseinrichtungen für marginalisierte Bevölkerungsgruppen beschäftigt. Neben dem Teil der Arbeit von SozialarbeiterInnen, der in Betreuungseinrichtungen stattfindet, ist es auch ein Bereich ihrer Tätigkeit, die Personen an ihren Aufenthaltsorten im öffentlichen Raum aufzusuchen, wozu eben auch das Umfeld von Stationen gehört. Durch die Anwesenheit von

SozialarbeiterInnen an sozialen Treffpunkten, wie der Praterstern einer ist, kann als positiver Nebeneffekt zu ihrer wichtigen Arbeit das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und PassantInnen erhöht werden (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.163f).

Breitensee: Im nördlich des Zugangs zur S-Bahn Station Breitensee gelegenen Parks halten sich nach Angaben der Befragten, genau so wie im Eingangsbereich der Station sowie im Treppenhaus immer wieder Personen (-gruppen) verschiedenen Alters auf, die Alkohol konsumieren und durch deren Anwesenheit das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste negativ beeinträchtigt wird.

Praterstern: Eine der am häufigsten genannten Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls beim Zugang zum Bahnhof Praterstern ist, “Alkohol- und Drogenabhängige, Dealer, Obdachlose und zwielichte Gestalten von der Station [zu] vertreiben”. Andere Vorschläge sind, dass den sich am Praterstern aufhaltenden Bevölkerungsgruppen Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt und somit Alternativen geschaffen werden und die Anwesenheit von Personen erhöht werden soll, die sich um Obdachlose beziehungsweise Benachteiligte kümmern. Auch der Gedanke einer/s Befragten, dass die Verdrängung von Personen nicht sinnvoll ist, da sie sich dann woanders aufhalten, wurde an dieser Stelle ausgesprochen.

r) Nutzungsmischung im Umfeld von Stationen

Durch eine gezielte Nutzungsdurchmischung von Wohnungen, Geschäften und Betrieben im Umfeld von Stationen kann die Belebtheit, die soziale Kontrolle und in weiterer Folge das Sicherheitsempfinden ganz wesentlich erhöht werden. Auch eine vielfältige Nutzung von Einrichtungen wie beispielsweise Schulen und deren Zurverfügungstellung für Erwachsenenbildung in Abendstunden kann zur Belebung eines Quartiers beitragen (vgl. SIEMONSEN/ZAUKE, 1991, S.28). Die Steigerung der sozialen Kontrolle soll außerdem durch die Nutzung und Belebung von Erdgeschosszonen durch Vereine, Ateliers, Galerien oder Gastronomiebetriebe forciert werden.

s) Ausrichtung von Gebäuden

Aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung, die auf den motorisierten Invidualverkehrs zurückzuführen ist, ist es üblich, beim Neubau von Wohngebäuden die Aufenthaltsräume so anzulegen, dass sie vom Verkehrsraum abgewendet ausgerichtet sind. Zur Erhöhung der sozialen Kontrolle jedoch sollten Wohnungen beziehungsweise ihre wichtigsten Räume zur Straße hin ausgerichtet sein und die Sicht auf die Straße in den oberen Stockwerken durch untere Balkone und Terrassen nicht versperrt werden (vgl. SIEMONSEN/ZAUKE, 1991, S.19). Grundsätzlich ist bei der Neuerrichtung von Haltestellen darauf zu achten, dass diese in Hör- und Sichtweite zu Wohnungen liegen (vgl. SIEMONSEN/ZAUKE, 1991, S.36).

t) Partizipation bei Umbau und Neugestaltung

Bei Umbau- und Neugestaltungsarbeiten in Stationen sollten alle Bevölkerungsgruppen vor Ort die Möglichkeit haben, ihre Meinungen und Vorschläge einzubringen. Durch die aktive Einbindung von AnrainerInnen und Fahrgästen in den Planungsprozess können einerseits unberücksichtigte Perspektiven gewonnen und Probleme thematisiert werden, andererseits steigert die Möglichkeit zur Mitbestimmung oft die Wertschätzung für die Umsetzung eines Projekts (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.163).

6. Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit

Das Ziel von Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit ist es, das Angebot der Verkehrsbetriebe, ihre Leistungen und ihre Aufgabe, das Sicherheitsempfinden ihrer Fahrgäste ernst zu nehmen, nach außen zu kommunizieren und in der Bevölkerung ein Bewusstsein und Vertrauen für ihre Arbeit zu schaffen.

u) Informationen in Medien und Appell an Zivilcourage

Durch Plakate auf Bahnsteigen und Fahrzeugen, Anzeigen in Tageszeitungen oder Werbeclips können Maßnahmen, die zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in Stationen umgesetzt wurden, veröffentlicht werden. Über diese Medien kann gezielt an die Zivilcourage der Bevölkerung appelliert werden, bei brenzligen Situationen nicht wegzusehen,

sondern einzugreifen. Desweiteren können Informationen über Notrufreinrichtungen und deren richtige Bedienung veröffentlicht werden, damit möglicherweise bestehende Bedenken, etwas falsch zu machen, abgebaut werden können (vgl. AXTHELM, 2005, S. 90f und ANGELINI ET AL., 2013, S.161).

v) Besichtigung von Verkehrsbetrieben

Ein Angebot der Verkehrsbetriebe könnte auch sein, Führungen anzubieten, bei denen einerseits die technischen Möglichkeiten der Sicherheitsüberwachung, die Funktions- und Wirkungsweise von Notrufeinrichtungen, aber auch Evakuierungspläne für Notfälle sowie andere sicherheitsrelevante Themengebiete behandelt werden (vgl. ANGELINI ET AL., 2013, S.162). Auch in diesen Führungen soll über die Benutzung von Notruf- und anderen Sicherheitseinrichtungen informiert werden und somit die Hemmschwelle für das Eingreifen bei Vorfällen gesenkt werden.

8 Schlussfolgerungen

Abschließend lässt sich als Zusammenfassung und zur Beantwortung der Forschungsfragen folgendes festhalten:

Wie sicher sich die befragten Personen beim Zugang und beim Aufenthalt in einer S-Bahn Station fühlen, hängt von der jeweiligen Station ab: Am sichersten fühlen sich die Befragten in der S-Bahn Station Bisamberg (Zugang: 95% sehr sicher oder sicher; Aufenthalt: 91% sehr sicher oder sicher), gefolgt von der S-Bahn Station Breitensee (Zugang: 88% sehr sicher oder sicher; Aufenthalt: 91% sehr sicher oder sicher) und der Station Praterstern (Zugang: 74% sehr sicher oder sicher; Aufenthalt: 84% sehr sicher oder sicher). Insgesamt ist das Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der jeweiligen S-Bahn Station tendentiell größer als beim Zugang zu dieser.

Die Ursachen, die zur Entstehung von Unsicherheitsgefühlen beitragen, sind vielfältig und von Station zu Station verschieden. Am häufigsten wird angeführt, dass das Sicherheitsempfinden zu bestimmten Tageszeiten, vorrangig in den Abend- und Nachtstunden, negativ beeinflusst wird. Dies trifft sowohl beim Zugang als auch beim Aufenthalt in der Station zu. Als weitere, häufig genannte Gründe für Unsicherheitsgefühle in der Station Breitensee und ihrem Umfeld wurden die Lage der Station, die Anwesenheit von Personengruppen und die geringe Belebtheit angegeben. In Bisamberg führt ebenfalls die geringe Belebtheit zur Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens und in der Station Praterstern sind Unsicherheitsgefühle neben bestimmten Tageszeiten hauptsächlich auf die Anwesenheit von Einzelpersonen und Personengruppen zurückzuführen.

Jene Maßnahmen, die zur Erhöhung des persönlichen Sicherheitsempfindens ergriffen werden, sind weniger von der jeweiligen S-Bahn Station abhängig, sondern unterscheiden sich vielmehr aufgrund von Geschlecht und Alter der befragten Personen. Die insgesamt am häufigsten genannte Maßnahme zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang und beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen ist, sich von jemanden zur Station begleiten oder abholen zu lassen. Diese Maßnahme wird vor allem von weiblichen Befragten und

Personen, die der Altersklasse der unter 30-Jährigen angehören, angeführt. Jene BefragungsteilnehmerInnen, die 60 Jahre oder älter sind, geben als Maßnahme bei Unsicherheitsgefühlen am häufigsten an, für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel zu verwenden oder auf die Fahrt ans Ziel zu verzichten.

Die befragten Personen vermeiden beim Zugang zur S-Bahn Station Wege, die durch Parks führen, die unbeleuchtet sind oder an denen sich marginalisierte Personengruppen aufhalten. Als alternative Wege werden öffentliche Straßen anstelle von Parks, gut beleuchtete und belebte Abschnitte gewählt.

Der Zeitaufwand, der für einen Umweg in Kauf genommen wird, liegt bei durchschnittlich 2,75 Minuten bei einer Weglänge von unter 300 Meter (entspricht durchschnittlich 1,8 Minuten) zur Station und nimmt mit größerer Gehzeit zur Station zu (durchschnittliche Gehzeit: 4,8 Minuten → durchschnittlich zusätzlicher Zeitaufwand durch Umweg: 2,9 Minuten; durchschnittliche Gehzeit: 9 Minuten → durchschnittlich zusätzlicher Zeitaufwand durch Umweg: 3,15 Minuten). Im Verhältnis zum Zeitaufwand sind die Zeitverluste, die bei geringen Gehzeiten akzeptiert werden, groß und der akzeptierte Zeitverlust durch Umwege nimmt mit der Länge der Gehzeiten zu.

Der Anteil jener Befragten, die angeben, schlechte Erfahrungen in der jeweiligen Station gemacht zu haben, liegt bei 9% in Breitensee, 2% in Bisamberg und 34% am Praterstern. Mit Ausnahme von Bisamberg wurden negative Erfahrungen eher beim Zugang zur Station als beim Aufenthalt in der Station gemacht.

Die Ergebnisse der Befragung bestätigen, was in der Literatur zum Thema Geschlecht und Sicherheitsempfinden publiziert wurde: Weibliche Befragte fühlen sich sowohl beim Zugang als auch beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen wesentlich weniger sicher als die männlichen Befragten. Männliche Befragte ergreifen weniger oft Maßnahmen zur Erhöhung ihres

Sicherheitsempfindens, sie gehen auf ihrem Weg zur Station seltener Umwege, vermeiden die jeweilige S-Bahn Station seltener und haben seltener Erfahrungen mit Vorfällen oder unangenehmen Situationen gemacht als weibliche Befragte.

Die Ergebnisse zahlreicher Studien, wonach sich ältere Personen eher unsicher fühlen, treffen bei dieser Befragung nur bedingt zu: In der Station Bisamberg geben jene Personen, die 60 Jahre und älter sind am häufigsten an, sich unsicher zu fühlen. In den S-Bahn Stationen Breitensee und Praterstern fühlen sich jedoch Befragte, die der Altersklasse der unter 30-Jährigen angehören, am wenigsten sicher. Am sichersten fühlen sich in allen drei S-Bahn Stationen jene Personen, die zwischen 30 und 59 Jahre alt sind.

Die von den befragten Personen am häufigsten genannte Maßnahme zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens im Umfeld der Station ist eine bessere Beleuchtung. In Bisamberg wünschen sich die Befragten, dass Sträucher und Büsche im Umfeld der Station zurückgeschnitten werden und dass an den Bahnsteigen Überwachungskameras sowie ein Notruftelefon oder –knopf installiert werden. Für die an den S-Bahn Stationen Breitensee und Praterstern befragten Personen würde eine Erhöhung der Präsenz von MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe, Sicherheitspersonal und Ordnungsdiensten und der Exekutive zu einer Verbesserung des Sicherheitsempfindens beitragen.

Um einen besseren Vergleich zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit ziehen zu können, ist die Zurverfügungstellung von statistischen Daten, die Rückschlüsse auf die objektive Sicherheit ermöglichen, notwendig. Dies ist in dieser Arbeit aufgrund der fehlenden Weitergabe von Daten zur objektiven Sicherheit nicht möglich und sollte in zukünftigen Arbeiten unbedingt berücksichtigt werden.

Die im Anschluss an die Befragung entwickelten Maßnahmen, die zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste beitragen sollen, lassen sich den Handlungsfeldern baulich-gestalterische Maßnahmen, personelle

Präsenz, Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen, Angebots- und Fahrplangestaltung, städtebauliche, raumplanerische und kommunalpolitische Maßnahmen sowie Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zuweisen. Dabei kann zwischen Maßnahmen, die im ausschließlichen Wirkungsbereich von Verkehrsbetrieben und Maßnahmen, die im Spannungsfeld von Raumplanung, Kommunalpolitik und den Verkehrsbetrieben liegen, unterschieden werden. Diese Maßnahmen, die nicht im alleinigen Wirkungsbereich der Verkehrsbetriebe liegen, werden in einem Handlungsfeld zusammengefasst und beschäftigen sich mit Alternativen für marginalisierte Bevölkerungsgruppen, einer Nutzungsmischung im Umfeld von Stationen, der Ausrichtung von Gebäuden und Partizipation bei Umbau und Neugestaltung von Stationen und ihrem Umfeld.

Wie aus der Befragung an den S-Bahn Stationen Breitensee, Bisamberg und Praterstern hervorgegangen ist, treten Unsicherheitsgefühle häufiger beim Zugang als beim Aufenthalt in einer Station auf. Aus diesem Grund und mit dem Ziel, dass die Anzahl der Fahrgäste von öffentlichen Verkehrsmitteln auch in Zukunft stabil bleibt beziehungsweise zunimmt, müssen nicht die Verkehrsbetriebe allein Maßnahmen ergreifen, sondern es muss die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieben und Raumplanung forciert werden. Ein Diskurs über Anforderungen an bauliche Qualitäten im Umfeld von Stationen, Nutzungsdurchmischung sowie Bedürfnisse von marginalisierten Bevölkerungsgruppen, deren Verdrängung innerhalb einer Stadt nicht akzeptabel sein kann, kann nur gemeinsam geführt werden. Nur wenn dieser Dialog stattfindet, kann im weiteren Prozedere auf das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste auf allen Abschnitten ihrer Reise, das heißt beim Zugang zur Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels, beim Aufenthalt in einer Station oder einem Bahnhof und bei der Fahrt selbst, eingegangen und in weitere Folge sichergestellt werden, dass ein öffentliches Verkehrsmittel – in diesem Fall die S-Bahn im Großraum Wien – auch in Zukunft als Alternative zum motorisierten Individualverkehr eine bedeutende Rolle spielt.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bedürfnispyramide nach Maslow 14
Abbildung 2: Causal-Loop-Diagramm Broken Windows Theorie 28
Abbildung 3: Entstehung von Unsicherheitsgefühlen aus Sicht der Verkehrsunternehmen 35
Abbildung 4: Nahverkehr Großraum Wien 49
Abbildung 5: Lage und Umgebung S-Bahn Station Breitensee 52
Abbildung 6: Bahnsteig 1, Breitensee 53
Abbildung 7: Lift im Eingangsbereich Richtung Hütteldorfer Straße, Breitensee 53
Abbildung 8: Treppen Zugang Hütteldorfer Straße, Breitensee 54
Abbildung 9: Aufgang Märzstraße, Breitensee 54
Abbildung 10: Treppen Zugang Märzstraße, Breitensee 54
Abbildung 11: Eingangsbereich Richtung Hütteldorfer Straße, Breitensee 55
Abbildung 12: „Asian Noodles“ Bistro im Eingangsbereich Richtung Hütteldorfer Straße, Breitensee 56
Abbildung 13: Fahradabstellanlage Aufgang Märzstraße, Breitensee 56
Abbildung 14: Fahrradabstellanlage vor Stationseingang Hütteldorfer Straße, Breitensee 57
Abbildung 15: Grünanlage zwischen S-Bahn Station Breitensee und Straßenbahnstation Breitensee 57
Abbildung 16: Straßenbahnstation Breitensee 58
Abbildung 17: Erdgeschoßnutzung Hütteldorfer Straße, Breitensee 58
Abbildung 18: Leerstehendes Erdgeschoß Drechslergasse, Breitensee 59
Abbildung 19: Leerstehendes Erdgeschoß Amortgasse, Breitensee 59
Abbildung 20: Leerstehendes Erdgeschoß Missindorfstraße, Breitensee 59
Abbildung 21: Ludwig-Zatzka-Park, Breitensee 60
Abbildung 22: Eingezäunter Kinderspielplatz im Ludwig-Zatzka-Park, Breitensee 60
Abbildung 23: Anzeigen in der Station Breitensee: nach Delikten, 2012-2014* 62
Abbildung 24: Lage und Umgebung S-Bahn Station Bisamberg 64
Abbildung 25: Bahnsteig 1, Bisamberg 65

Abbildung 26: Unterstand Bahnsteig 1, Bisamberg 66
Abbildung 27: Fahrkartenautomat im Unterstand auf Bahnsteig 1, Bisamberg 66
Abbildung 28: Bahnsteig 1, Abgang „An den Mühlen“ (1), Bisamberg..... 67
Abbildung 29: Bahnsteig 1, Abgang „An den Mühlen“ (2), Bisamberg..... 67
Abbildung 30: Unterführung, Bisamberg 68
Abbildung 31: Unterstand Bahnsteig 2, Bisamberg 68
Abbildung 32: Bahnsteig 2, Abgang „An den Mühlen“ (1), Bisamberg..... 69
Abbildung 33: Bahnsteig 2, Abgang „An den Mühlen“ (2), Bisamberg..... 69
Abbildung 34: Fahrradabstellanlage, Abgang „An den Mühlen“, Bisamberg . 69
Abbildung 35: Bahnsteig 2, Abgang „Tuttenhofstraße“ (1), Bisamberg 70
Abbildung 36: Bahnsteig 2, Abgang „Tuttenhofstraße“ (2), Bisamberg 70
Abbildung 37: Fahrradabstellanlage, Abgang „Tuttenhofstraße“, Bisamberg 71
Abbildung 38: Anzeigen in der Station Bisamberg: nach Delikten, 2012-2014* 73
Abbildung 39: Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Wien-Praterstern..... 74
Abbildung 40: Radwegenetz Praterstern 75
Abbildung 41: Anzahl RadfahrerInnen Jänner 2014 – Oktober 2014, Zählstelle Praterstern 76
Abbildung 42: Bahnhof Wien-Praterstern im städtischen Kontext 77
Abbildung 43: Überdachter Bahnhofsvorplatz Praterstern..... 78
Abbildung 44: Bereich zwischen U1 Abgang und Eingang zur Bahnhofshalle, Praterstern 78
Abbildung 45: Westlicher Bahnhofsvorplatz mit ehemaliger Polizeistation im Hintergrund, Praterstern 79
Abbildung 46: Östlicher Bahnhofsvorplatz, Praterstern 79
Abbildung 47: Durchgang mit CityBike-Station, Blumenladen, Fahrradabstellanlagen, Praterstern 80
Abbildung 48: Bahnhofshalle, Praterstern..... 81
Abbildung 49: Aufgang von der Bahnhofshalle zu den Bahnsteigen, Praterstern 81
Abbildung 50: Bahnsteig 1, Praterstern 82
Abbildung 51: Bahnsteig 2, Praterstern 82
Abbildung 52: Ausgang Bahnsteig Richtung Lassallestraße, Praterstern..... 83

Abbildung 53: Durchgang Lassallestraße mit Aufgang zu den Bahnsteigen, Praterstern 83
Abbildung 54: Westlicher Eingangsbereich zum Durchgang und Aufgang Lassallestraße, Praterstern 83
Abbildung 55: Visualisierung Bahnhof Wien Praterstern nach Umbau, Blick Richtung Osten 84
Abbildung 56: Anzeigen am Bahnhof Wien Praterstern: nach Delikten, 2012-2014* 89
Abbildung 57: Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=117 97
Abbildung 58: Alter und Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=117 98
Abbildung 59: Wohnort (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=116 98
Abbildung 60: Nutzungshäufigkeit der S-Bahn (in %), Befragung S-Bahn Station Breitensee, n=117 99
Abbildung 61: Verwendetes Verkehrsmittel für den Weg zur S-Bahn Station Breitensee (in %), n=117 100
Abbildung 62: Geschätzte Distanz zur S-Bahn Station Breitensee (in %), n=117 100
Abbildung 63: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (in %), n=117 101
Abbildung 64: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), n=117 102
Abbildung 65: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=179 103
Abbildung 66: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=179 104
Abbildung 67: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=131 106

Abbildung 68: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=131 107
Abbildung 69: Orte der Unsicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=113 108
Abbildung 70: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), n=117 109
Abbildung 71: Zeitverlust durch Umweg (in %), S-Bahn Station Breitensee, n=15 111
Abbildung 72: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (in %), n=117 112
Abbildung 73: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), n=117 112
Abbildung 74: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=164 113
Abbildung 75: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=164 114
Abbildung 76: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=120 116
Abbildung 77: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=120 117
Abbildung 78: Vermeidung der S-Bahn Station Breitensee aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=117 118
Abbildung 79: Vermeidung der S-Bahn Station Breitensee aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Alter (in %), n=117 118
Abbildung 80: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Geschlecht (in %), Mehrfachantworten möglich, n=117 119

Abbildung 81: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), Mehrfachantworten möglich, n=117 120
Abbildung 82: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; Mehrfachantworten möglich, nach Geschlecht (in %), n=12 121
Abbildung 83: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee; nach Alter (in %), Mehrfachantworten möglich, n=12 121
Abbildung 84: Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44 125
Abbildung 85: Alter und Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44 126
Abbildung 86: Wohnort (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44 127
Abbildung 87: Nutzungshäufigkeit der S-Bahn (in %), Befragung S-Bahn Station Bisamberg, n=44 127
Abbildung 88: Verwendetes Verkehrsmittel für den Weg zur S-Bahn Station Bisamberg (in %), n=44 128
Abbildung 89: Geschätzte Distanz zur S-Bahn Station Bisamberg (in %), n=44 129
Abbildung 90: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (in %), n=44 129
Abbildung 91: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (in %), n=44 130
Abbildung 92: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=68 131
Abbildung 93: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=68 132
Abbildung 94: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=51 133

Abbildung 95: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=51 134
Abbildung 96: Orte der Unsicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, n=42 135
Abbildung 97: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=44 136
Abbildung 98: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (in %), n=44 138
Abbildung 99: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (in %), n=44 139
Abbildung 100: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=70 140
Abbildung 101: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=70 141
Abbildung 102: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=46 142
Abbildung 103: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=46 143
Abbildung 104: Vermeidung der S-Bahn Station Bisamberg aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=44 144
Abbildung 105: Vermeidung der S-Bahn Station Bisamberg aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Alter (in %), n=44 144
Abbildung 106: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg (in %), Mehrfachantworten möglich, n=44 145
Abbildung 107: Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=143 148

Abbildung 108: Alter und Geschlecht (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=142 149
Abbildung 109: Wohnort der Befragten (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=143 149
Abbildung 110: Nutzungshäufigkeit der S-Bahn (in %), Befragung S-Bahn Station Praterstern, n=143 150
Abbildung 111: Verwendetes Verkehrsmittel für den Weg zur S-Bahn Station Praterstern (in %), n=143 151
Abbildung 112: Distanz zur S-Bahn Station Praterstern (in %), n=143 151
Abbildung 113: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), n=143 152
Abbildung 114: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), n=142 153
Abbildung 115: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=260 154
Abbildung 116: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=259 155
Abbildung 117: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=161 157
Abbildung 118: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=160 158
Abbildung 119: Orte der Unsicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, n=16 159
Abbildung 120: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=143 160
Abbildung 121: Zeitverlust durch Umweg (in %), n=30 163
Abbildung 122: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), n=143 163

Abbildung 123: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), n=142 164
Abbildung 124: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=218 165
Abbildung 125: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=216 166
Abbildung 126: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=154 167
Abbildung 127: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=153 168
Abbildung 128: Vermeidung der S-Bahn Station Praterstern aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=143 169
Abbildung 129: Vermeidung der S-Bahn Station Praterstern aufgrund von Unsicherheitsgefühlen; nach Geschlecht (in %), n=142 170
Abbildung 130: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), Mehrfachantworten möglich, n=155 171
Abbildung 131: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), Mehrfachantworten möglich, n=153 171
Abbildung 132: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Geschlecht (in %), n=72 172
Abbildung 133: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern; nach Alter (in %), n=71 173
Abbildung 134: Sicherheit beim Zugang zur S-Bahn Station (in %), n=304 177
Abbildung 135: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Zugang zur S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=507 179
Abbildung 136: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=343 180

Abbildung 137: Durchschnittlicher Zeitaufwand und zusätzlicher Zeitaufwand durch Umweg, n=21 182
Abbildung 138: Sicherheit beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (in %), n=304 182
Abbildung 139: Gründe für Unsicherheitsgefühle beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=452 184
Abbildung 140: Strategien zum Umgang mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (Zustimmung in %), Mehrfachantworten möglich, n=320 185
Abbildung 141: Vermeidung von S-Bahn Stationen aufgrund von Unsicherheitsgefühlen (in %), n=303 186
Abbildung 142: Negative Erfahrungen beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (in %), n=316 187
Abbildung 143: Negative Erfahrungen: Beim Zugang zu oder beim Aufenthalt in der S-Bahn Station (in %), n=84 187

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unsicherheitsgefühl nachts in der Wohngegend, nach Geschlecht 36
Tabelle 2: Unsicherheitsgefühl nachts in der Wohngegend, nach Altersklassen 36
Tabelle 3: Fahrplan S-Bahn Linie 45, Breitensee 61
Tabelle 4: Fahrplan S-Bahn Linie 3, Bisamberg 72
Tabelle 5: Fahrplan S-Bahn Linie 1 und 2, Praterstern 86
Tabelle 6: Fahrplan S-Bahn Linie 3 und 7, Praterstern 87
Tabelle 7: Verkehrsspinne Praterstern: Bestand 2009, Werktag 06:00 – 22:00 Uhr, Fahrgäste pro Richtung, Werte gerundet 88
Tabelle 8: Grundgesamtheit und Größe der Stichprobe der Fahrgastbefragung 96
Tabelle 9: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=15 109
Tabelle 10: Gründe für die Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=15 110
Tabelle 11: Aufgrund von Unsicherheitsgefühlen alternativ benutzte Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, n=15 110
Tabelle 12: Geändertes Verhalten aufgrund von negativen Erfahrungen, S-Bahn Station Breitensee (n=7) 122
Tabelle 13: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee, Mehrfachantworten möglich, n=41 123
Tabelle 14: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee, Mehrfachantworten möglich, n=54 123
Tabelle 15: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=3 136
Tabelle 16: Gründe für die Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=2 137

Tabelle 17: Aufgrund von Unsicherheitsgefühlen alternativ benutzte Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=2 137
Tabelle 18: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=13 146
Tabelle 19: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Bisamberg, Mehrfachantworten möglich, n=18 146
Tabelle 20: Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=19 161
Tabelle 21: Gründe für die Vermeidung bestimmter Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=22 161
Tabelle 22: Aufgrund von Unsicherheitsgefühlen alternativ benutzte Straßen beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=20 162
Tabelle 23: Geändertes Verhalten aufgrund von negativen Erfahrungen (n=24), S-Bahn Station Praterstern 173
Tabelle 24: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Zugang zur S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=80 174
Tabelle 25: Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Praterstern, Mehrfachantworten möglich, n=51 176
Tabelle 26: Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens 190

Literaturverzeichnis

ALBRECHT, GÜNTER (1982): *Die Struktur des Phänomens "Gewalt" - Ausmaß und Ursachen von Gewalt und besonders betroffene Personengruppen.* Sachverständigenanhörung des Sozial- und Wohnungsausschusses der Stadt Bielefeld zum Thema "Sicherheit vor Gewalt unter besonderer Berücksichtigung der Problemlage der Frauen". http://pub.uni-bielefeld.de/luur/download?func=downloadFile&recordOId=1781077&fileOId=2313148 (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

ANGELINI, ALESSANDRA; FRIEDL, VERONIKA; HALWACHS, CLAUDIA; ET AL. (2013): *Verkehr und Angsträume. Zusammenhang zwischen Kriminalitätsfurcht und Raumtypen. Untersuchung am Beispiel der Stadt Wien.* Masterprojekt Technische Universität Wien.

ANTER, ANDREAS; MÖLLERS, MARTIN; VAN OOYEN, ROBERT (HRSG.) (2009): *Die politische Idee der Sicherheit. Theoriegeschichte und Staatspraxis eines modernen Konzepts.* In: Jahrbuch Öffentliche Sicherheit 2008/2009, Verlag für Polizeiwissenschaft, Frankfurt.

ASCHEMANN-PILSHOFER, BIRGIT (2001): *Wie erstelle ich einen Fragebogen? Ein Leitfaden für die Praxis.* Wissenschaftsladen Graz, Institut für Wissens- und Forschungsvermittlung. http://www.aschemann.at/Downloads/Fragebogen.pdf (zuletzt abgerufen 18/11/2014)

AXTHELM, CAROLIN (2005): *Kriminalität im Schienenverkehr in Ballungsräumen*. Schriftenreihe des Instituts für Verkehr, Fachgebiet Bahnsysteme und Bahntechnik, Heft Nr. B6, Technische Universität Darmstadt.

BING MAPS (2014): *Ausschnitt Bisamberg*. http://www.bing.com/ (zuletzt abgerufen 26/11/2014)

DESAI, PHILLY; KELLY, JOHN; SYKES, WENDY (2009): *Passengers' Perceptions of Personal Security on Public Transport - Qualitative Research Report*. http://assets.dft.gov.uk/publications/passengers-perceptions-of-personal-security-on-public-transport-qualitative-research-report/passengersperceptionssec.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2013)

DOST, MAIK (2003): *Kriminalitätsfurcht und subjektives Sicherheitsempfinden - einleitende Erkenntnisse (1)*. In: Berliner Forum Gewaltprävention, Ausgabe Nr. 12, S. 25-31. https://www.berlin.de/imperia/md/content/lb-lkbgg/praevention/opfervongewaltundkriminalitaet/kriminalitaetsfurcht/bfg_12_2003_07_dost.pdf?start&ts=1193740528&file=bfg_12_2003_07_dost.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

FELLNER, VIKTOR (2014): *Frequenzzahlen S-Bahn Stationen.* *e*-mail: Viktor.Fellner@oebb.at (20/10/2014)

FISHER, BONNIE; LAB, STEVEN (HRSG.) (2010): *Encyclopedia of Victimology and Crime Prevention*. Sage Publications, London.

FLADE, ANTJE; RÖLLE, DANIEL (2004): *Theorien und Modelle zur Erklärung von Unsicherheitsgefühlen im öffentlichen Raum*. Band Nr. 2 der Schriftenreihe SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen), Darmstadt. http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band2theorien.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

FLEGE, DIRK (2013): *Wie sicher fühlen sich die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr? Fakten und Forderungen – ein Positionspapier*. Allianz pro Schiene. https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2013/008-positionspapier-zu-mehr-sicherheit-im-oeffentlichen-verkehr/positionspapier-sicherheitsempfinden-oeffentlicher-verkehr.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

FORSBLOM, MARKO (2006): *Security brings satisfaction and customers*. http://best2005.net/content/download/905/4166/file/Security%20brings%20satisfaction%20and%20customers.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

FRAUENSEMINAR AN DER UNI DORTMUND (1981): *Frauen in der Stadt - Frauen in Dortmund.* In: Arch+, Ausgabe Nr. 60, S. 31–35.

FREVEL, BERNHARD (1998): *Wer hat Angst vor'm bösen Mann? Ein Studienbuch über Sicherheit und Sicherheitsempfinden*. 1. Auflage. Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden.

GADERER, MATTHIAS ET AL. (2012): *Urbane Transitionsräume und ihre Sicherheiten: UTSI*. Herausgegeben vom Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.

GAWLICK, RAMONA (HRSG.) (2013): *Bedürfnispyramide. Definition und Erklärung*. http://www.abraham-maslow.de/beduerfnispyramide.shtml (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

GLASAUER, HERBERT (2002): *Unsicherheitsempfinden im öffentlichen Raum. Über die Notwendigkeit der Entwicklung urbaner Kompetenz anstelle der Delegation von Sicherheitsbedürfnissen.* http://www.uni-kassel.de/fb6/AEP/pdf/urbanekompetenz.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

HÄBERLIN, UDO; MIKO, KATHARINA; STADLER-VIDA, MICHAEL; ET AL. (2012): *Planen - aber sicher! Physische und soziale Verunsicherungsphänomene - wie kann die Stadtplanung ihnen begegnen?* Werkstattbericht Nr. 125, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung,Wien. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008269.pdf (zuletzt abgerufen am 13/10/2014)

HEMPEL, LEON; VEDDER, DAGNY (2011): *Subjektive Sicherheit im ÖPNV - Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen.* In: Technikfolgenabschätzung - Theorie und Praxis, Heft Nr. 1 S. 75–78.

HERMANN, DIETER; LAUE, CHRISTIAN (2003): *Vom "Broken-Windows-Ansatz" zu einer lebensstilorientierten ökologischen Kriminalitätstheorie.* In: Soziale Probleme; Zeitschrift für soziale Probleme und soziale Kontrolle, 14. Jahrgang, Heft 2, S.107-136, Centaurus-Verlag. http://www.soziale-probleme.de/2003/01_Hemann-Laue_-_Vom_Broken_Windows_Ansatz_zur_lebensstilorientierten_oekologischen_Kriminalitats.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

JAMES, BUTCHER; SUSAN, MINEKA; JILL, HOOLEY (2009): *Klinische Psychologie*. 13. Auflage, Person Studium Verlag, München.

JESCHKE, CAROLA (1992): *Die Sicherheit von Frauen als allgemeine Mobilitätsbedingung.* Dissertation an der Technischen Universität Berlin.

KLEINSCHMIDT, HELMUT; KUHLMEY, MARCEL; FLEISCHER, DIRK (HRSG.) (2009): *Verbesserung der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr*. Projektbericht in: Beiträge des Fachbereichs Polizei und Sicherheitsmanagement, Nr. 03/2009, Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin. http://www.hwr-berlin.de/fileadmin/downloads_internet/publikationen/Beitraege_FB5/FB5_2010-07-29_TIT_Personennaverkehr_03-09.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

KNOLL, BENTE (2006): *Verkehrs- und Mobilitätserhebungen. Einführung in Gender Planning.* Dissertation an der Technischen Universität Wien.

KUBE, EDWIN (1982): *Städtebau, Wohnhausarchitektur und Kriminalität: Prävention statt Reaktion*. Kriminalistik Verlag, Heidlberg.

KURY, HELMUT; OBERGFELL-FUCHS, JOACHIM (2003): *Kriminalitätsfurcht und ihre Ursachen*. in: Der Bürger im Staat, 53. Jahrgang, Heft 1, S. 9-18. http://www.buergerimstaat.de/1_03/Kriminalitaet.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

LANDESKRIMINALAMT NORDRHEIN-WESTFALEN (2006): *Individuelle und sozialräumliche Determinanten der Kriminalitätsfurcht. Sekundäranalyse der Allgemeinen Bürgerbefragungen der Polizei in*

Nordrhein-Westfalen. Forschungsbericht Nr. 4, Kriminalistisch-Kriminologische Forschungsstelle. http://www.polizei.nrw.de/media/Dokumente/Behoerden/LKA/Kriminalitaetsfurcht%20%28lang%29.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

LEDERER, DANIEL; LEITNER, MICHAEL (2012): *Erfassung der stadtteilspezifischen Kriminalitätsfurcht und Verortung von Kriminalitätsfurchträumen in Linz*. In: Angewandte Geoinformatik 2012, S. 323–332, Herbert Wichmann-Verlag, Berlin/Offenburg. http://gispoint.de/fileadmin/user_upload/paper_gis_open/537520049.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

LEXIKONREDAKTION DES BIBLIOGRAPHISCHEN INSTITUTS (HRSG.) (1985): *Meyers großes Universal-Lexikon.* 14. Band: T - Vd, Bibliographisches Institut, Mannheim/Wien/Zürich.

LOHMANN, GÜNTHER; RÖLLE, DANIEL (2004a): *Videoüberwachung in Fahrzeugen und an Haltestellen des ÖPNV. Akzeptanz und Sicherheitsgewinn.* Band Nr. 4 der Schriftenreihe SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen), Darmstadt. http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band4videotechnik.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

LOHMANN, GÜNTHER; RÖLLE, DANIEL (2004b): *Subjektive Sicherheit der Fahrgäste im ÖPNV. Eine Fahrgastbefragung in Mannheim zur Bestimmung des subjektiven Sicherheitsgefühls an der Haltestelle Hauptbahnhof.* Band Nr. 6 der Schriftenreihe SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen), Darmstadt. http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band6%20fahrgastbefragung%20mannheim.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

MIKO, KATHARINA; KUGLER, JOCHEN; ATZMÜLLER, CHRISTIANE; RAAB-STEINER, ELISABETH (2010): *Subjektive Wahrnehmung von Sicherheit/Unsicherheit im öffentlichen Raum.* Projektendbericht, Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit GmbH, Wien.

MOORMANN, DENISE (2014): *Diebstahl an Reisenden, Vandalismus, Graffiti*. e-mail: Denise.Moormann@oebb.at (30/05/2014)

NAST CONSULTING (2014): *Jahresauswertung Praterstern*. Ziviltechniker GmbH für Verkehr-, Umwelt- und Infrastrukturplanung, Wien. http://nast.at/charts/jahresauswertung/praterstern (zuletzt abgerufen 24/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2013a): *Fahrplan 901 Nordbahn*. http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Fahrplanauskunft/Fahrplanbilder/Detail_901/kif901_14.pdf (zuletzt abgerufen 23/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2013b): *Fahrplan 902 Laaer Ostbahn*. http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Fahrplanauskunft/Fahrplanbilder/Detail_902/kif902_14.pdf (zuletzt abgerufen 23/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2013c): *Fahrplan 903 Nordwestbahn*. http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Fahrplanauskunft/Fahrplanbilder/Detail_903/kif903_14.pdf (zuletzt abgerufen 22/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2013d): *Fahrplan 907 Flughafen S-Bahn*. http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Fahrplanauskunft/Fahrplanbilder/Detail_907/kif907_14.pdf (zuletzt abgerufen 23/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2013e): *Fahrplan 945 Vorortelinie*. http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Fahrplanauskunft/Fahrplanbilder/Detail_945/kif945_14.pdf (zuletzt abgerufen 22/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2014a): *Netzplan Großraum Wien*. http://www.oebb.at/__downloads/de/Reisen_in_Oesterreich/W-N-B_Nahverkehr/Netzplan_2014.pdf (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2014b): *S-Bahn*. http://www.oebb.at/de/Reisen_in_Oesterreich/Wien/Angebote_u._Produkte/S-Bahn/ (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (2014c): *Stationsinformation Bisamberg*. http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/dn?ld=21& (zuletzt abgerufen 25/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR AG (2008): *Umbau Bahnhof Wien Praterstern*. http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_5_Schieneninfrastruktur_abgeschlossene_Projekte/Grossraum_Wien/Umbau_Bahnhof_Wien_Praterstern/index.jsp (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR BAU AG (1982): *Haltestelle Breitensee - Gesamtansicht Stationsbereich und Vertikalschnitt Stationsgebäude*. Plannummer: 27.2/80/202; aus dem Archiv der Infrastruktur Bau AG.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR BAU AG (1983): *Errichtung der Haltestelle Breitensee – Lageplan*. Plannummer: 27.2/80/301; aus dem Archiv der Infrastruktur Bau AG.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR BAU AG (1988): *Haltestelle Bisamberg*. Aus dem Archiv der Infastruktur Bau AG.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR BAU AG (2008a): *Umbau BF. Wien Nord – Bestandsplan Lagesplan*. Plannummer: 70-HB90-01-011; aus dem Archiv der Infrastruktur Bau AG.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR BAU AG (2008b): *Umbau BF. Wien Nord – Bestandsplan Personentunnel*. Plannummer: 70-HB90-11-034; aus dem Archiv der Infrastruktur Bau AG.

ROBATSCH, KLAUS; KRÄUTLER, CHRISTIAN; STRNAD, BERND (2010): *Grundlagen der Verkehrssicherheit*. Band 33 der IVS-Schriften, Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, Wien.

RÖLLE, DANIEL (2004a): *Qualitätsfaktoren im ÖPNV - Sicherheit vermitteln, Sauberkeit gewährleisten, Vandalismus vorbeugen*. Vortrag mit PowerPoint-Folien zum 4. ÖPNV-Innovationskongress, Freiburg. http://innovationskongress-bw.de/wp-content/pdf/rueckblicke/VortragRoelle.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

RÖLLE, DANIEL (2004b): *Sicherheitsgefühle im ÖPNV – die Perspektive der Verkehrsunternehmen.* In: Kerner, H.-J.; Marks, E. (Hrsg.): Internetdokumentation Deutscher Präventionstag, Hannover. http://www.praeventionstag.de/html/GetDokumentation.cms?XID=79 (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

RÖLLE, DANIEL; FLADE, ANTJE; LOHMANN, GÜNTHER (2004a): *Subjektive Sicherheit im öffentlichen Verkehr aus Sicht der Verkehrsunternehmen. Eine Bestandsaufnahme in kleineren und mittleren Großstädten mit oberirdischen Verkehrsträgern.* Band Nr. 1 der Schriftenreihe SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen), Darmstadt. http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band1befragungverkehrsunternehmen.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

RÖLLE, DANIEL; FLADE, ANTJE; LOHMANN, GÜNTER (2004b): *Subjektives Sicherheitslagebild im ÖPNV – Methodisches Vorgehen und Handlungsempfehlungen*. Band Nr. 3 der Schriftenreihe SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen), Darmstadt. http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band3sicherheitslagebild.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

RÜGEMER, WERNER (1999): *Polizeiliche Kriminalitätsstatistik - Das verzerrte Bild*. In: Gewerkschaft der Polizei (Hrsg.): dp spezial no. 6. Supplement der Zeitschrift Deutsche Polizei 5/99, S. 1-15. http://www.gdp.de/id/285F6B921027155CC1256FCD0045A7AF/$file/dpsp06.pdf?open (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

SCHLÜTER, NADINE; SCHULZE-BRAMEY, ULF; WINZER, PETRA (2010): *Sicherheitsbefragungen - Die sozialwissenschaftlichen Dimensionen beim Schutz von Verkehrsinfrastrukturen.* Fachgebiet Produktsicherheit und Qualitätswesen, Bergische Universität Wuppertal. http://www.versiert.info/projektvorstellung/pdf/LNI_GI_FGProQ_Sicherheitsbefragung_v2.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

SCHNELLBAHN WIEN (2014): *Allgemeines*. http://www.schnellbahn-wien.at/ (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

SCHWANDL, ROBERT (2006): *Wien U-Bahn Album*. 1. Auflage, Robert Schwandl Verlag, Berlin.

SCHWELIEN, MICHAEL (1997): *Das Wunder von New York. Die Stadt verzeichnet einen erstaunlichen Rückgang bei Schwerverbrechen. Liegt es an den neuen, rabiaten Polizeimethoden?* In: Kriminalität - was tun?, S. 8–9.

SEEBAUER, SEBASTIAN (2011): *Individuelles Mobilitätsverhalten in Großstädten. Erklärungsmodell und Veränderungsmöglichkeiten für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.* Dissertation an der Karl-Franzens Universität Graz. http://www.wien.gv.at/umweltschutz/nachhaltigkeit/pdf/seebauer.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

SIEMONSEN, KERSTIN UND ZAUKE, GABRIELE (1991): *Sicherheit im öffentlichen Raum. Städtebauliche und planerische Maßnahmen zur Verminderung von Gewalt.* 1. Auflage, Edition Ebersbach in eFeF-Verlag AG Zürich, Dortmund.

SILVESTRU, DIANA (2012): *Sicher unterwegs durch Wien! Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr.* Diplomarbeit an der Universität Wien. http://www.oevg.at/aktuell/oeffentlicherverkehr/Sicher%20unterwegs%20durch%20Wien_2013-02-20.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

SUSITEAM (2005): *Subjektives Sicherheitsempfinden im Personennahverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen. Auszug aus dem Abschlussbericht: Zusammenfassung und wichtigste Ergebnisse*. Band Nr. 7 der Schriftenreihe SuSi-PLUS (Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen), Darmstadt. http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band7summary.pdf (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

SCHULZ, ANGELA (2013): *Broken Windows oder: Kriminalität durch Verwahrlosung.* http://suite101.de/article/broken-windows---oder-kriminalitaet-durch-verwahrlosung-a102631 (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

STADTENTWICKLUNG WIEN (2014): *Nordbahnhof – Städtebauliche Entwicklung*. https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/ (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

STADT WIEN (2005): *Bevölkerungsentwicklung im Wiener Umland - Studie "Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005 bis 2035"*. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/sozialraum/bevoelkerungsprognose/umland.html (zuletzt abgerufen 01/12/2014)

STADT WIEN (2008): *Bahnhof Praterstern in neuem Glanz*. Magistratsabteilung 53 (Rathauskorrespondenz). https://www.wien.gv.at/rk/msg/2008/0404/013.html (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

STADT WIEN (2014a): *2., Praterstern - realisiertes Bauvorhaben*. Magistratsabteilung 28 (Straßen) https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/archiv/grossprojekte/praterstern.html (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

STADT WIEN (2014b): *Neuerrichtung Flugdach Praterstern - 2008 bis 2009*. Magistratsabteilung 29 (Brückenbau und Grundbau) https://www.wien.gv.at/verkehr/brueckenbau/baustellen/praterstern.html (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

STADT WIEN (2014c): *Stadtplan Wien*. http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (zuletzt abgerufen 21/11/2014)

STADT WIEN (2014d): *Wien wächst - Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken*. Statistik Journal Wien 01/2014, Magistratsabteilung 23 (Wirtschaft, Arbeit, Statistik). https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wien-waechst.pdf (zuletzt abgerufen 01/12/2014)

STADT WIEN (2014e): *Zeichensprache: Flächenwidmung*. Magistratsabteilung 21 (Stadtteilplanung und Flächennutzung). https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/flaechenwidmung/planzeigen/zeichen-flaewid.html#bau (zuletzt abgerufen 13/10/2014)

STATISTIK AUSTRIA (2014a): *Bevölkerungszahl Österreichs stieg auf über 8,5 Mio. zu Jahresbeginn 2014*. http://www.statistik.at/web_de/presse/075280 (zuletzt abgerufen 01/12/2014)

STATISTIK AUSTRIA (2014b): *Statistisches Jahrbuch Österreichs.* https://www.statistik.at/web_en/static/k37_054436.pdf (zuletzt abgerufen 01/12/2014)

WIENER BEZIRKSZEITUNG (2014): LEOPOLDSTADT: POLIZEI TEMPELGASSE BLEIBT. http://www.meinbezirk.at/wien-02-leopoldstadt/chronik/leopoldstadt-polizei-tempelgasse-bleibt-d858927.html (zuletzt abgerufen 24.11.2014)

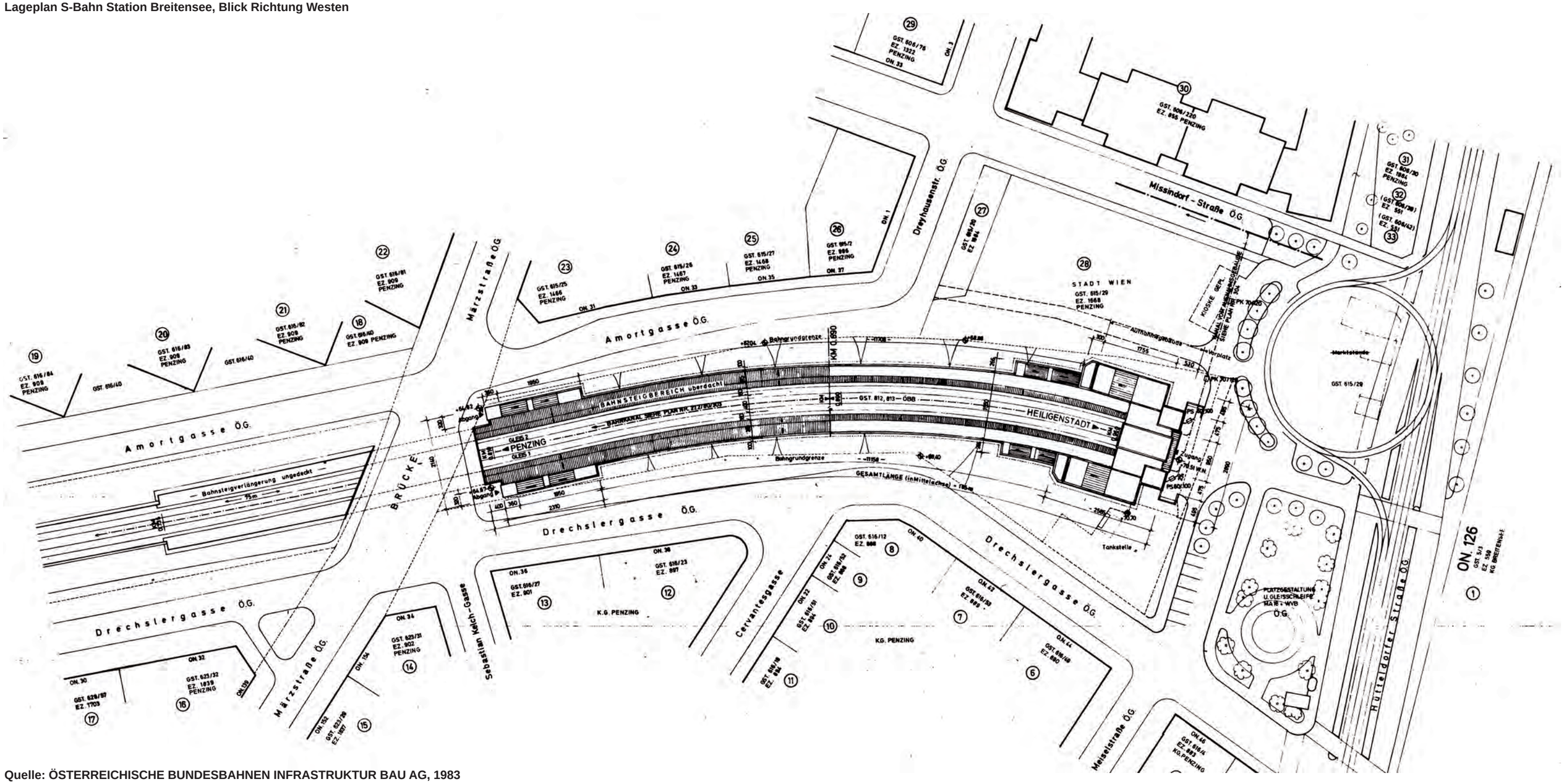
2ASK (HRSG.), 2014: *Leitfaden für die Erstellung eines Fragebogens.* http://www.2ask.at/media/1/10/2/3/5/bc958b68e726b401/Leitfaden_Fragebogenerstellung.pdf (zuletzt abgerufen: 18/11/2014)

Anhang

Im Anhang befinden sich:

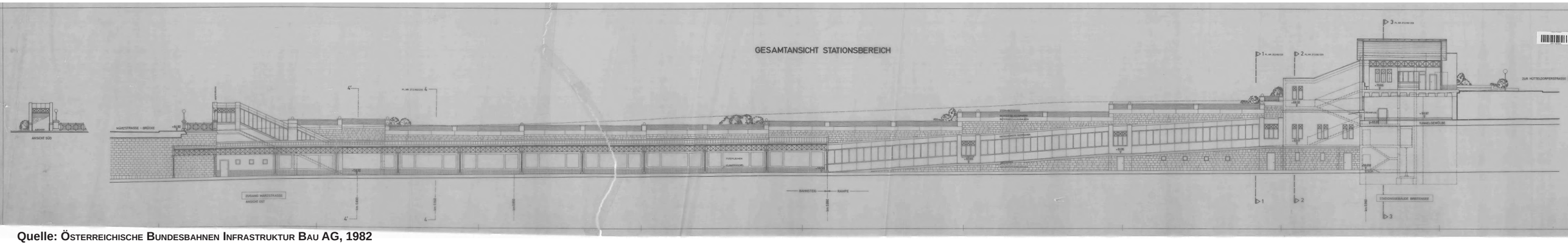
- Stationspläne der S-Bahn Stationen:
  - Breitensee
  - Bisamberg
  - Praterstern
- Fragebogen Breitensee (stellvertretend für alle drei Fragebögen)

Lageplan S-Bahn Station Breitensee, Blick Richtung Westen



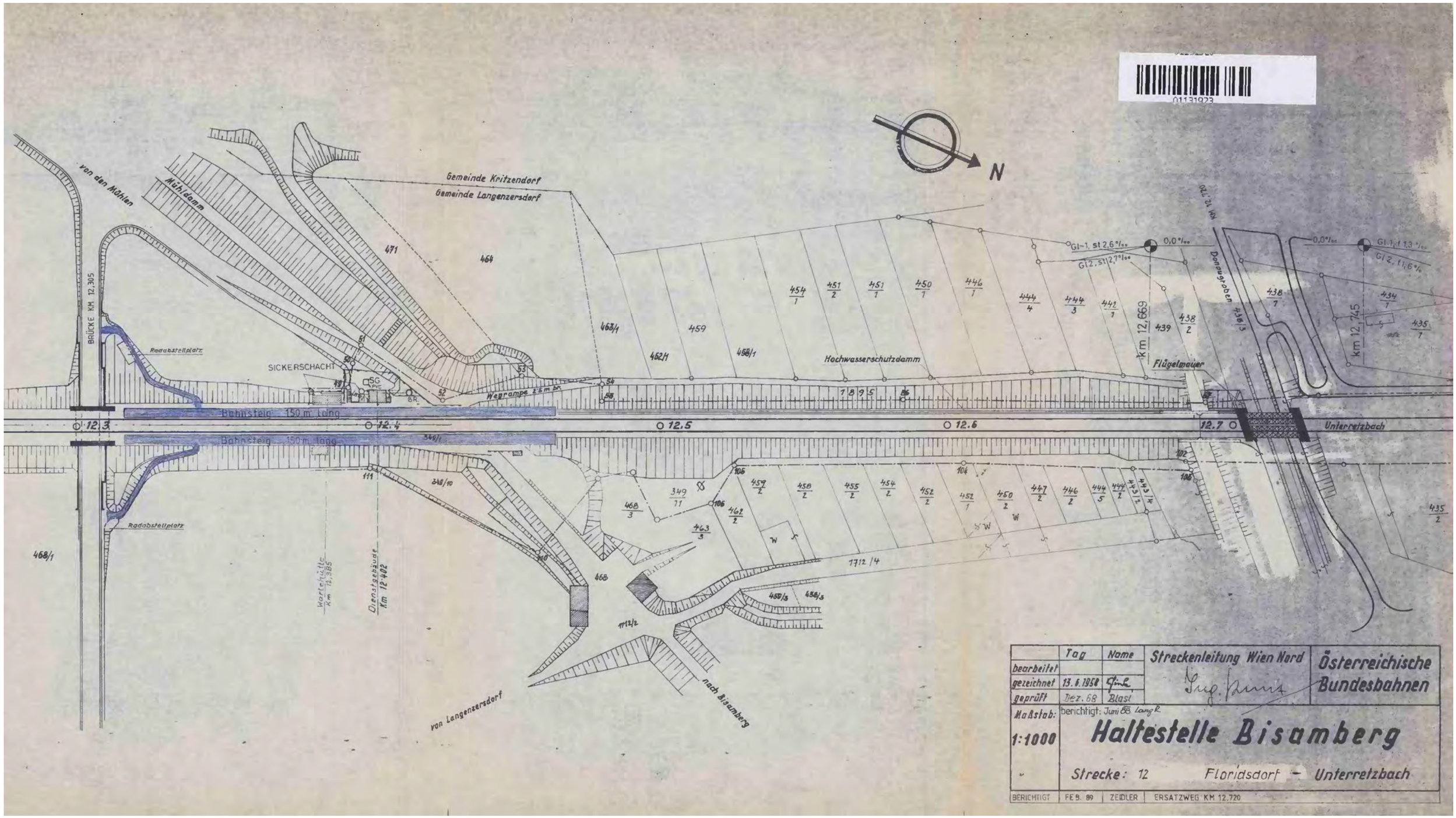
Quelle: ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN INFRASTRUKTUR BAU AG, 1983

Vertikalschnitt S-Bahn Station Breitensee



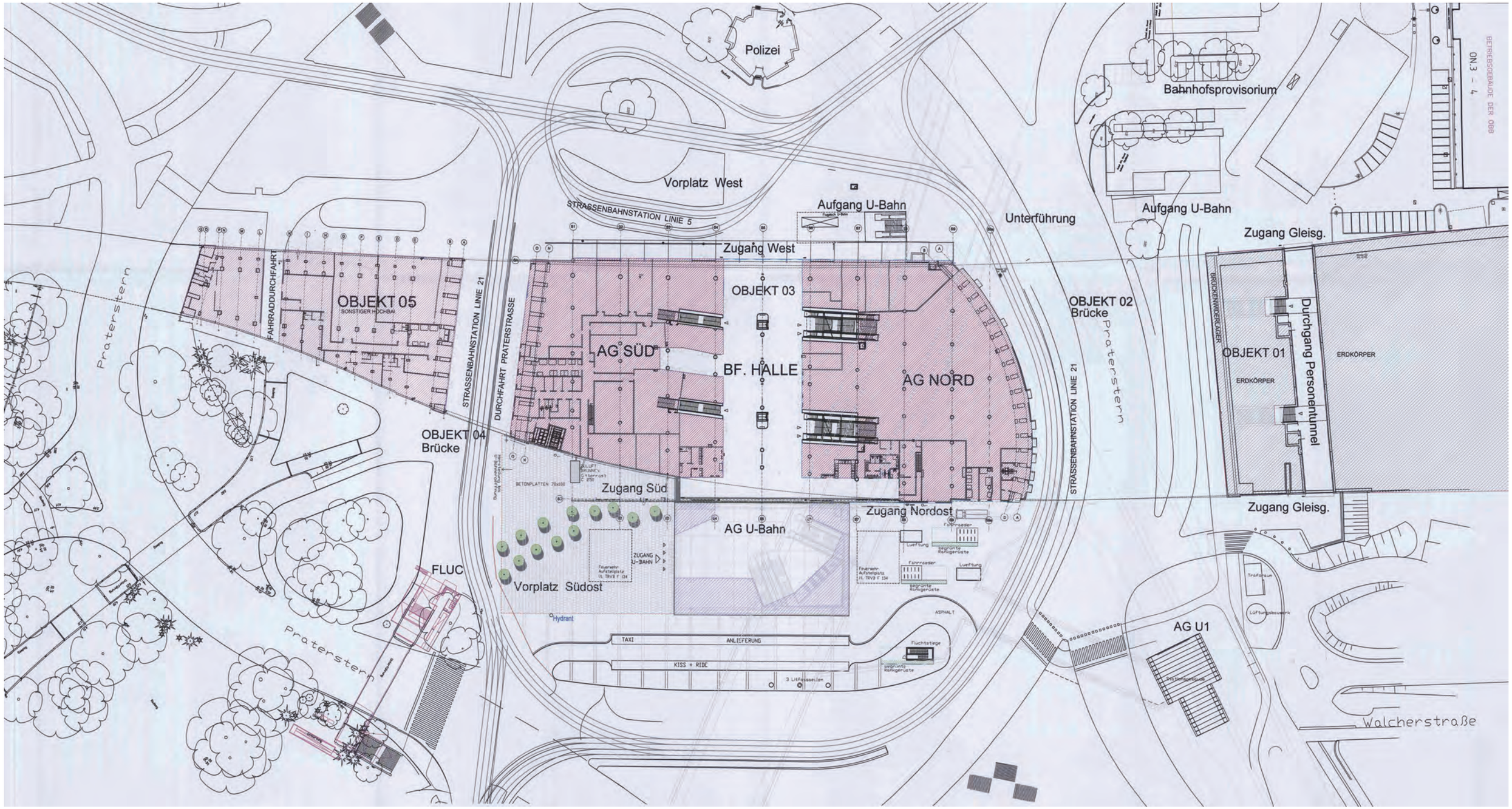
Quelle: Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur Bau AG, 1982

S-Bahn Station Bisamberg



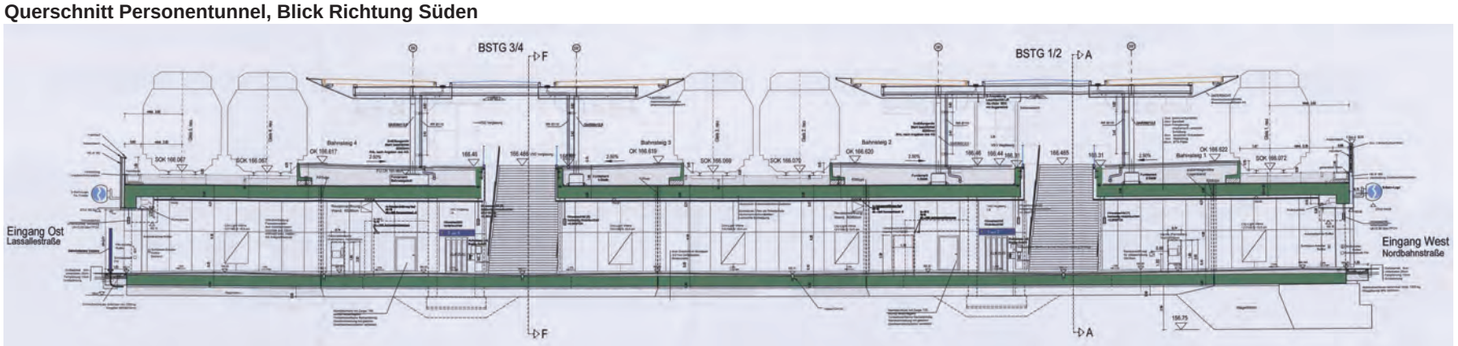
Quelle: Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur Bau AG, 1988

Lageplan Bahnhof Wien Praterstern, Blick Richtung Westen



Quelle: Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur Bau AG, 2008a

Querschnitt Personentunnel, Blick Richtung Süden



Quelle: Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur Bau AG, 2008b

Subjektives Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee

Im Rahmen meiner Diplomarbeit am Institut für Verkehrswissenschaften – Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien führe ich eine Untersuchung zum Thema „Subjektives Sicherheitsempfinden beim Zugang zu und beim Aufenthalt in S-Bahn Stationen“ durch.
Ich möchte Sie bitten, mich dabei zu unterstützen. Jeder beantwortete Fragebogen ist wertvoll. Ich befrage Sie als Fahrgast der S-Bahn, weil Ihre Meinung für eventuelle Verbesserungen wichtig ist.
Für das Ausfüllen benötigen Sie ca. 5-10 Minuten.
Alle Angaben bleiben anonym.

---

1. Wie oft benützen Sie die S-Bahn?
   - o täglich
   - o mehrmals pro Woche
   - o mehrmals im Monat
   - o mehrmals im Jahr
   - o seltener

2. Wie gelangen Sie normalerweise zur S-Bahn Station Breitensee?
   - o zu Fuß
   - o mit dem Fahrrad
   - o mit dem Moped/Motorrad
   - o mit dem Auto
   - o mit einem öffentlichen Verkehrsmittel

3. Wie groß ist Ihrer Einschätzung nach die Distanz von Ihrem Wohn-, Ausbildungs- oder Arbeitsort zur S-Bahn Station Breitensee?
   - o weniger als 300 m
   - o 300 - 500 m
   - o 501 - 1.000 m
   - o 1.001 - 2.000 m
   - o 2.001 - 5.000 m
   - o über 5.000 m

Sicherheitsempfinden beim Zugang zur S-Bahn Station

4. Wie sicher fühlen Sie sich beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee?
   - o sehr sicher
   - o sicher
   - o eher unsicher
   - o unsicher

5. Warum bzw. wann fühlen Sie sich beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee unsicher? (Mehrfachantworten möglich)
   - o Ich fühle mich nicht unsicher.
   - o Lage der Station (z.B. im Park)
   - o schlechte Beleuchtung
   - o uneinsehbare Nischen
   - o Anwesenheit von Personengruppen (z.B. Obdachlose)
   - o Anwesenheit von Einzelpersonen (z.B. „zwielichtige Gestalten“)
   - o Tageszeit (z.B. Dunkelheit)
   - o Vandalismus (z.B. Graffitis)
   - o wenig belebt
   - o Sonstiges:_____

6. Was machen Sie, um sich sicherer zu fühlen? (Mehrfachantworten möglich)

- o Ich fühle mich nicht unsicher.
- o Ich lasse mich von jemandem begleiten/abholen.
- o Persönliche Schutzmaßnahmen wie Mitführen eines Pfeffersprays, Besuch eines Selbstverteidigungskurses etc.
- o Ich nehme einen anderen Weg zur S-Bahn Station.
- o Ich benutze für den Weg zur S-Bahn Station ein anderes Verkehrsmittel (z.B. Auto).
- o Ich benutze für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel.
- o Ich verzichte überhaupt auf die Fahrt an mein Ziel.
- o Sonstiges: _____

7. Zeichnen Sie bitte den von Ihnen gewählten Weg zur S-Bahn Station Breitensee ein und markieren Sie gegebenenfalls jene Abschnitte Ihres Weges, an denen Sie sich unsicher fühlen:
(Die genaue Angabe Ihres Wohn-, Ausbildungs- oder Arbeitsortes ist hierbei nicht erforderlich, es ist lediglich die Wegstrecke relevant.)

8. Wie oft haben Sie im letzten Jahr aufgrund von Unsicherheitsgefühlen beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee bestimmte Straßen, Wege oder Abschnitte gemieden?

- o sehr häufig
- o häufig
- o selten
- o nie *(-> weiter zu Frage 9)*

8a. Welche Straßen, Wege oder Abschnitte vermeiden Sie beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee?

_____

_____

8b. Was sind Gründe für die Vermeidung dieser Straßen, Wege oder Abschnitte beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee?

_____

_____

8c. Welche Wege, Straßen oder Abschnitte benutzen Sie stattdessen?

_____

_____

8d. Welchen Zeitverlust nehmen Sie durch diesen Umweg schätzungweise in Kauf?

- o 1 – 2 Minuten
- o 3 – 5 Minuten
- o 6 – 10 Minuten
- o 11 – 15 Minuten
- o > 15 Minuten

Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt in der S-Bahn Station

9. Wie sicher fühlen Sie sich beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee?

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

10. Warum bzw. wann fühlen Sie sich beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee unsicher? (Mehrfachantworten möglich)

- o Ich fühle mich nicht unsicher.
- o lange Wartezeiten
- o wenig belebt
- o Vandalismus (z.B. Graffitis)
- o Tageszeit (z.B. Dunkelheit)
- o Anwesenheit von Personengruppen (z.B. Obdachlose)
- o Anwesenheit von Einzelpersonen (z.B. „zwielichtige Gestalten“)
- o uneinsehbare Nischen
- o Sonstiges:_____

11. Wie gehen Sie mit Unsicherheitsgefühlen beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee um? (Mehrfachantworten möglich)

- o Ich fühle mich nicht unsicher.
- o Ich lasse mich von jemandem begleiten/abholen.
- o Persönliche Schutzmaßnahmen wie Mitführen eines Pfeffersprays, Besuch eines Selbstverteidigungskurses etc.
- o Ich benutze für die gesamte Wegstrecke ein anderes Verkehrsmittel.
- o Ich verzichte überhaupt auf die Fahrt an mein Ziel.
- o Sonstiges: _____

12. Wie oft haben Sie im vergangenen Jahr aufgrund von Unsicherheitsgefühlen die S-Bahn Station Breitensee gemieden?

- o sehr häufig
- o häufig
- o selten
- o nie

Erfahrungen

13a. Haben Sie Erfahrungen mit Vorfällen (z.B. Anpöbeln, Hinterherpfeifen, exhibitionistische Handlungen, Raub etc.) beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee? (Mehrfachantworten möglich)

- o ja, ich habe persönliche Erfahrungen mit unangenehmen Situationen oder Übergriffen gemacht:
  - o beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee
  - o beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee
- o ja, aus meinem Bekannten- oder Verwandtenkreis sind mir Vorfälle beim Zugang zu bzw. beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee bekannt
- o nein (*-> weiter zu Frage 14*)

13b. Haben Sie Ihr Verhalten aufgrund der oben genannten Erfahrungen geändert?

_____

_____

Verbesserungsvorschläge

14. Welche Maßnahmen würden Ihr Sicherheitsempfinden erhöhen?
14a. Beim Zugang zur S-Bahn Station Breitensee:

_____

_____

14b. Beim Aufenthalt in der S-Bahn Station Breitensee:

_____

_____

Angaben zu Ihrer Person:
Diese Angaben dienen ausschließlich zur statistischen Auswertung und nicht zur Identifikation Ihrer Person.

1. Geschlecht: ☐ weiblich ☐ männlich
2. Alter: _____
3. Postleitzahl:_____

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!