

MARIUS OTTO

Kommunikation und Empfinden von Sicherheit und Kriminalität

Das Beispiel des Münchener
S- und U-Bahnverkehrs



Kommunikation und Empfinden von Sicherheit und Kriminalität

Marius Otto

Kommunikation und Empfinden von Sicherheit und Kriminalität

Das Beispiel des Münchener S- und U-Bahnverkehrs



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

AVM - Akademische Verlagsgemeinschaft München 2011
© Thomas Martin Verlagsgesellschaft, München

Umschlagabbildung: © philipus - Fotolia.com

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urhebergesetzes ohne schriftliche Zustimmung des Verlages ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Nachdruck, auch auszugsweise, Reproduktion, Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung sowie Digitalisierung oder Einspeicherung und Verarbeitung auf Tonträgern und in elektronischen Systemen aller Art.

Alle Informationen in diesem Buch wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und geprüft. Weder Autoren noch Verlag können jedoch für Schäden haftbar gemacht werden, die in Zusammenhang mit der Verwendung dieses Buches stehen.

e-ISBN (ePDF) 978-3-96091-306-1
ISBN (Print) 978-3-86924-018-3

Verlagsverzeichnis schickt gern:
AVM - Akademische Verlagsgemeinschaft München
Schwanthalerstr. 81
D-80336 München

www.avm-verlag.de

Inhaltsverzeichnis

1. Mehr Gewalt im ÖPNV?! – Untersuchung zur Kommunikation und zum Empfinden von Sicherheit und Kriminalität am Beispiel der Münchener S- und U-Bahnen.....	5
1.1 Fragestellung und Thesen der Untersuchung	6
1.2 Angewandte Methodik	11
2. Das Phänomen der (Un-)Sicherheit – seine Bedeutung, Entstehung und die aktuelle Forschungsperspektive	13
2.1 (Un-)Sicherheit als geographisches Forschungsobjekt.....	14
2.2 Das Entstehen von Unsicherheit als subjektiver und intersubjektiver Prozess.....	18
2.3 Das subjektive Unsicherheitsempfinden als Ergebnis eines vielseitigen Wahrnehmungsprozesses.....	21
3. Das statistische Konstrukt der Unsicherheit und Kriminalität im Münchener ÖPNV	26
3.1 Vom Schwarzfahren bis zum Mord – Grundlagen zum Begriff der Kriminalität	27
3.2 Der S- und U-Bahnverkehr in München.....	29
3.3 Die statistische Entwicklung der Kriminalität im Münchener S- und U-Bahnverkehr	31
3.4 Unsicherheitsauslöser im S- und U-Bahnverkehr	42
4. Die Rolle der medialen Darstellungen im Kommunikationsprozess der Kriminalität und Unsicherheit	47

4.1	Vom Vorfall zum Rezipienten – Medien und ihre Rolle als Vermittler	48
4.2	Massenmedien und Boulevardisierung.....	53
4.3	Gewalt und Kriminalität als beliebte Themen in den Massenmedien.....	56
4.4	Die Strukturen medialer Aufarbeitung von Kriminalität und Unsicherheit in München am Beispiel der Zeitungsmedien.....	62
4.5	Theorien und Konzepte der Medienwirkungsforschung	69
5.	Das subjektive Kriminalitätsbild und Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im S- und U-Bahnverkehr der Stadt München	76
5.1	Das Sicherheitsempfinden und Kriminalitätsbild der Münchener Fahrgäste im ÖPNV	78
5.2	Bild dir meine Meinung!“ – die Medienbeeinflussung auf die Themen Kriminalität und Unsicherheit in Münchens S- und U-Bahnverkehr.....	91
6.	Zwischen Medieneinflüssen, Kundenzufriedenheit und Statistik – die Rolle der Verkehrsbetriebe und ihrer Sicherheitspolitik.....	103
7.	Die neue (konstruierte) Angst vor der S- und U-Bahn? Zusammenfassung und Fazit.....	115
	Literaturverzeichnis	119
	Anhang	I

Abbildungsverzeichnis

Abb.1.: Fragestellungen der Untersuchung.	9
Abb.2.: Zitat einer Türkin in Berlin.....	19
Abb.3.: Entstehen von Angsträumen durch physischen Verfall.....	22
Abb.4.: Entstehen von Angsträumen durch physischen Verfall (b).....	22
Abb.5.: Zitat von Frankfurter Politikern	24
Abb.6.: Das S- und U-Bahnsystem in München	30
Abb.7.: Delikte im Münchener ÖPNV 2009.....	32
Abb.8.: Deliktentwicklung im S-Bahnbereich	34
Abb.9.: Deliktentwicklung im U-Bahnbereich.....	36
Abb.10.: Rohheitsdelikte nach Uhrzeit.....	39
Abb.11.: Altersstruktur der Tatverdächtigen.....	40
Abb.12.: Gewaltvorfälle im S- und U-Bahnverkehr in den letzten drei Jahren	42
Abb.13.: U-Bahnstation Westfriedhof.....	44
Abb.14.: S-Bahnstation Solln.....	44
Abb.15.: Der Selektionsprozess bei der medialen Aufarbeitung von Vorfällen.	49
Abb.16.: Nachrichtenfaktoren.....	56
Abb.17.: Artikel aus der Süddeutschen Zeitung.....	63
Abb.18.: Foto eines Übergriffs	65
Abb.19.: Auszüge aus einem Artikel aus der Abendzeitung	68
Abb.20.: Potentiale der Medienwirkung.....	74
Abb.21.: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste	79
Abb.22.: Sicherheitsempfinden nach Altersklassen	81
Abb.23.: Bewertung von Aussagen zum Sicherheitsempfinden.....	84
Abb.24.: Gründe für die Veränderung des Sicherheitsempfindens	85
Abb.25.: Von den Befragten als unsicher wahrgenommene Stationen und Linien	86

Abb.26.: Konfrontationshäufigkeit der Befragten mit themenbezogenen medialen Darstellungen.....	92
Abb.27.: Bedeutung von Medien für die Kommunikation von Unsicherheit und Kriminalität	92
Abb.28.: Wirkung von Medienberichten.	93
Abb.29.: Bewertung der Wichtigkeit von Sicherheitsmaßnahmen.....	111
Abb.30.: Politisch-publizistischen Verstärkerkreislauf.....	114
Abb.31.: Die drei Konstruktionsebenen zum Thema Unsicherheit und Kriminalität und das Aktionsfeld der Verkehrsbetriebe.	116

Tabellenverzeichnis

Tab.1.: Differenzierung von Straftaten.....	28
Tab.2.: Stationen im S- und U-Bahnverkehr mit der höchsten Deliktanzahl	36
Tab.3.: Merkmale der Stichprobe, in Prozent der Befragten.....	77
Tab.4.: Beurteilung der Kriminalitätsentwicklung und Medieneinschätzung der Befragten.....	97
Tab.5.: Bewertung von Aussagen zur Medienbeurteilung	98
Tab.6.: Übersicht zu Unterschieden zwischen männlichen und weiblichen Fahrgästen.....	100

Abkürzungsverzeichnis

BtMG:	Betäubungsmittelgesetz
MVG:	Münchner Verkehrsgesellschaft
NebenG:	Nebengesetze
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
PKS:	Polizeiliche Kriminalstatistik
StGB:	Strafgesetzbuch

1. Mehr Gewalt im ÖPNV?! – Untersuchung zur Kommunikation und zum Empfinden von Sicherheit und Kriminalität am Beispiel der Münchener S- und U-Bahnen

„Immer mehr Gewalt im öffentlichen Nahverkehr – So wehren Sie sich gegen Schläger“ lautet der Titel eines Artikels der Münchener Bild-Zeitung im Dezember 2009. In den letzten Jahren schockierten in Deutschland immer wieder neue Meldungen über Gewaltverbrechen im öffentlichen Personennahverkehr. Besonders die bayrische Landeshauptstadt München, die ganz besonders um die Aufrechterhaltung des Image als „sichere Stadt“ bemüht ist, war durch diese Entwicklung betroffen. Gleichzeitig allerdings können den polizeilichen Berichten und Kriminalitätsstatistiken rückläufige Deliktzahlen entnommen werden. Die Anzahl der Straftaten im Bereich der S- und U-Bahn nahm in nahezu allen Straftatengruppen ab und die vieldiskutierte Gewaltkriminalität macht nur einen Bruchteil der Gesamtkriminalität aus.

Damit existieren zunächst mindestens zwei unterschiedlich konstruierte Wirklichkeitsebenen: Die Ebene der polizeilich festgehaltenen und dokumentierten Kriminalitätsentwicklung stellt die erste Ebene dar und basiert vor allem auf der Auswertung der polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Die mediale Wirklichkeit hingegen besitzt durch Bezugnahme auf bestimmte Vorfälle Überschneidungen zur ersten Ebene, verfügt jedoch über ein anderes Informations- und Aufbereitungsmuster und vermittelt seit einigen Jahren überwiegend einen dramatischen Anstieg der Gewalt im ÖPNV.

Die verschiedenen Informationen beider Wirklichkeitsebenen münden letztlich im Wissens-, Einstellungs- und Verhaltensbereich der Münchener Bevölkerung und speziell der Fahrgäste im ÖPNV. Die ÖPNV-Nutzer bilden wiederum ein eigenes, subjektives Kriminalitätsbild bzw. ihre eigene Vorstellung von Kriminalität und ein von verschiedenen Quellen gespeistes sowie durch persönliche Erfahrungen und Einschätzungen geprägtes (Un-)Sicherheitsempfinden heraus. Sie bilden mit dem, was als ihre Realitätsvorstellung bezeichnet werden kann, eine eigene und damit die dritte Ebene der Wirklichkeitskonstruktionen zum

Thema der Sicherheit im ÖPNV. Strikt getrennt müssen dabei das Kriminalitäts- und (Un-)Sicherheitsbild der Fahrgäste betrachtet werden. Das Sicherheitsempfinden muss nicht zwangsläufig in einem Zusammenhang mit der Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung, also dem subjektiven Kriminalitätsbild, stehen. Die Konfrontation mit lautstarken Jugendlichen oder der Gang durch eine dunkle Unterführung stellen Unsicherheitsauslöser dar, die zwar keine kriminellen Akte implizieren, jedoch Ängste im kognitiven Bereich und Vermeidungsstrategien im Verhaltensbereich der Fahrgäste auslösen können.

Als Handlungsträger sind es vor allem die Verkehrsbetriebe, die um ein positives Image des ÖPNV bemüht sind. Sicherheit als eines der wichtigsten Images in München stellt für die Betriebe, aber auch für die Stadtpolitik ein wichtiges Marketinginstrument dar, das schnell zum politischen Handlungsfeld werden kann. Die Betriebe stehen vor der Wahl: Sollen sich ihre Strategien an statistische Auswertungen oder an die medialen Kommunikationsprozesse orientieren? Letztendlich muss diese Wahl an die Frage, was den einzelnen Fahrgast beeinflusst, gekoppelt werden.

1.1 Fragestellung und Thesen der Untersuchung

Forschungen im Rahmen der Stadt- und Sozialgeographie beschäftigen sich in den letzten Jahren in vielfacher Hinsicht mit subjektiven Unsicherheitskonstruktionen und der Relevanz von verschiedenen Einflussfaktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Menschen. Auch die Medienbeeinflussung geriet in den letzten Jahren zunehmend in den Fokus geographischer Arbeiten. Diese Untersuchung greift Fragen der Unsicherheitsbildung auf und befasst sich mit den Räumen des ÖPNV, die zwar in den Medien vielfach in Debatten um Kriminalität und Sicherheitsproblematiken verstrickt sind, in den Forschungsarbeiten jedoch bisher nur am Rande beachtet wurden. Konkretes Untersuchungsgebiet ist das ÖPNV-System in München, wobei das Hauptaugenmerk auf das schienengebundene S- und U-Bahnsystem der Landeshauptstadt gelegt wird.

Übergeordnetes Ziel ist, die Grundcharakteristika der polizeilich-statistischen und der medialen Konstruktionsebene zu Kriminalität und Unsicherheit im ÖPNV sowie die wechselseitigen Beziehungen beider Ebenen zu erfassen. Weiterhin sollen die Wirkungen medialer Konstruktionen zu Kriminalität und Unsicherheit auf das (Un-)Sicherheitsempfinden der Münchener S- und U-Bahn Fahrgäste ermittelt werden. Hierbei stellt sich die Frage, inwieweit das subjektive Kriminalitätsbild durch die Medien beeinflusst wird und in welcher Weise das individuelle Unsicherheitsempfinden hierdurch mitbestimmt wird. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrgäste maßgeblich durch mediale Kommunikationsprozesse beeinflusst werden und die Dimensionen der Kriminalitätsentwicklung aus medialen Darstellungen oder durch Kommunikation mit Dritten ableiten. Geringeren Einfluss dürften polizeiliche Statistiken besitzen. Obwohl sie ebenfalls zugänglich sind und auch kommuniziert werden, ist ihre Konsultationshäufigkeit im Vergleich zu medialen Berichten als deutlich geringer einzuschätzen. Dennoch wird zu prüfen sein, inwieweit Aussagen dieser Ebene das Wissen der Fahrgäste zu dieser Thematik beeinflussen.

Für die Wahl Münchens als Untersuchungsgebiet sprechen zum Einen die enorme mediale Aufbereitung von einigen Gewaltverbrechen im ÖPNV in den vergangenen Jahren und zum Anderen die besondere politische und gesellschaftliche Bedeutung der Sicherheit. Ferner sind vom Polizeipräsidium München aufgearbeitete Daten für den ÖPNV verfügbar, welche durch ihren Detailgehalt eine adäquate Analyse dieser Konstruktionsebene ermöglichen. Die Beschränkung auf den S- und U-Bahnverkehr findet ihre Rechtfertigung in der besonderen medialen Beachtung und der besonderen Stellung beider Systeme für das Transportwesen der Landeshauptstadt.

Als erster Baustein der Analyse soll zunächst ermittelt werden, welche Strukturen die Kriminalität in Münchens S- und U-Bahnverkehr auf Basis der polizeilichen Kriminalstatistik annimmt (Kapitel 3). Eine genaue Bestimmung von Delikt-, Opfer- und Täterstrukturen soll eine Vergleichsbasis für die Analyse der medialen Wirklichkeit und der sicherheitsbezogenen Einschätzung durch die Fahrgäste bieten.

In einem zweiten Schritt wird ermittelt, wie die Kriminalitätsstruktur

im ÖPNV an die Fahrgäste durch mediale Aufbereitung übermittelt wird (Kapitel 4). Hierbei stellt sich die Frage, welche Inhalte in welcher Art und Weise kommuniziert werden und inwiefern von einem Abbild der statistischen Entwicklung gesprochen werden kann, d.h. in welchem Verhältnis beide Ebenen zueinander stehen.

Für den dritten Baustein der Untersuchung sollen die Ausprägungen und Veränderungen des (Un-)Sicherheitsempfindens der Fahrgäste erfasst werden (Kapitel 5). Es geht dabei in erster Linie darum, den Unsicherheitsbegriff aus Sicht der Fahrgäste zu operationalisieren. Hierfür wird geklärt, welche Faktoren das Sicherheitsgefühl beeinflussen und welche Rolle dabei die (kommunizierte) Kriminalität im ÖPNV einnimmt. Darüber hinaus soll aufgezeigt werden, welche Informationen aus den Ebenen „Statistik“ und „Medien“ in den Wirklichkeitskonstruktionen der Fahrgäste wiedergefunden werden können. Ferner wird die Frage aufgeworfen, ob eine eventuell bestehende, subjektiv empfundene Unsicherheit Auswirkungen auf das Handeln der Fahrgäste besitzt und beispielsweise bestimmte Fahrtzeiten oder S- bzw. U-Bahnlinien gemieden werden.

Die vorliegende Untersuchung bewegt sich somit insgesamt thematisch innerhalb von drei parallel existierenden und jeweils von anderen Akteuren konstruierten Wirklichkeitsebenen, deren Beziehung zu klären ist. Die Frage der Sicherheit lenkt das Augenmerk auch auf den Aspekt der Sicherheitsschaffung und -wahrung und damit auf die Sicherheitspolitik der Verkehrsbetriebe. Sie bestimmen über die strategische Ausrichtung der Maßnahmen und legen daher auch die Reaktionen auf die medialen Debatten um Sicherheit fest. Zusätzlich zu den Hauptuntersuchungspunkten wird beleuchtet, wie die Sicherheitssituation durch die Verkehrsbetriebe eingeschätzt wird, wie die Medienwirkungen eingeordnet werden und welchen Einfluss sie auf die Tätigkeit der Verkehrsbetriebe besitzen. Damit wird eine vierte Ebene, der Aktionsraum der Verkehrsbetriebe, ins Blickfeld der Untersuchung integriert. Abb.1 stellt die Fragestellungen der Untersuchung dar und fasst die Beziehung die vier angeführten Ebenen zusammen.

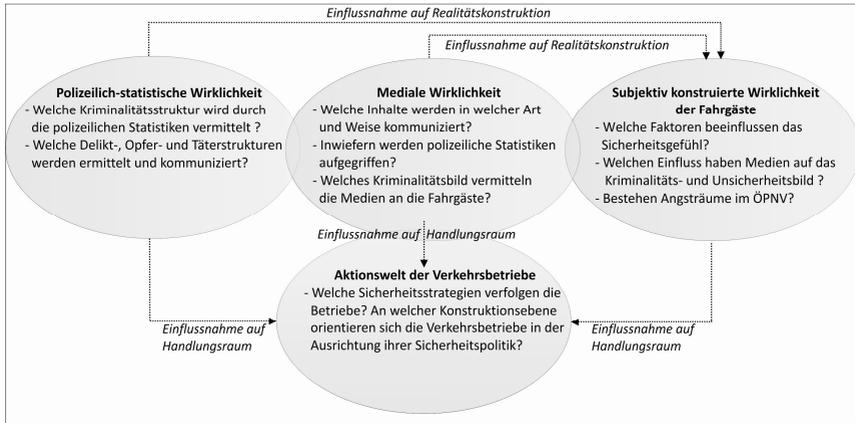


Abb.1.: Fragestellungen der Untersuchung (Eigene Darstellung).

Für die einzelnen Teilblöcke der Arbeit wurden zu überprüfende Thesen formuliert, an denen sich der Aufbau der Arbeit orientieren soll. Für den ersten Abschnitt, und damit die erste Ebene betreffend, werden folgende Thesen angenommen:

1. Es ist keine gravierende, negative Entwicklung der Kriminalität im S- und U-Bahnverkehr in den letzten vier Jahren registriert.
2. Die viel diskutierte Gewaltkriminalität hat nur eine geringe Bedeutung für die Gesamtkriminalität.
3. Das Betroffensein von Kriminalität ist vorwiegend auf bestimmte Gruppen beschränkt.
4. Besonders im Zentrum existieren Hotspots für Kriminalität.

Für die Fragestellungen zur Beschaffenheit der medialen Wirklichkeit wird indes folgendes angenommen:

1. Die kommunizierte, mediale Wirklichkeit weicht stark von der polizeilich-statistischen Wirklichkeit ab.
2. Die mediale Aufbereitung ist stark durch Merkmale der Boulevardisierung wie Sensationsorientierung, Personalisierung und Negativisierung geprägt.

3. Die Medien vermitteln eine negative Entwicklung der Kriminalität, vor allem bei der Gewaltkriminalität.
4. Die medialen Darstellungen zur Kriminalität und Unsicherheit beziehen sich lediglich auf einen Teil der polizeilich ermittelten Kriminalitätsstruktur.
5. Statt Gesamtentwicklungen und statistischen Daten, bereiten Medien stärker Einzelvorfälle auf.

Die angenommenen Thesen für die Ermittlung des (Un-)Sicherheitsempfindens der Fahrgäste in Münchens U- und S-Bahnverkehr sind:

1. Das Sicherheitsempfinden hat sich in den letzten zwei Jahren verschlechtert.
2. Das Sicherheitsempfinden wird schlechter, wenn Nachtfahrten bei Dunkelheit vorgenommen werden
3. Das Sicherheitsempfinden variiert je nach Geschlecht, Alter und Bildungsstand. Das Kriminalitätsparadoxon erhält durch ein negativeres Sicherheitsempfinden bei Frauen und älteren Gruppen seine Berechtigung.
4. Die ermittelten Angsträume der Fahrgäste stimmen nicht mit den statistisch erarbeiteten kriminellen Hotspots überein.
5. Die mediale Aufbereitung einiger Gewaltvorfälle hat das Sicherheitsgefühl negativ beeinflusst.
6. Je intensiver die Konfrontation mit Gewaltberichten in den Medien, desto negativer ist das Kriminalitätsbild und desto schlechter hat sich das Sicherheitsempfinden entwickelt.
7. Die mediale Aufarbeitung der Gewaltvorfälle hat nur geringe Auswirkungen auf das Fahrverhalten.

Für den Aktionsraum der Verkehrsbetriebe wird angenommen:

1. Die Betriebe kommunizieren positive Statistiken, um der Gewaltdebatte entgegenzuwirken.
2. Die Mediendebatte löst keine Ausweitungen der Sicherheitsmaßnahmen aus.