

Marius OTTO, Aachen

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

Summary

In the last few years news about crimes of violence in Germany's public transport have been published repeatedly throughout the country's media and particularly in the city of Munich.

Especially since the case of Dominik Brunner in Munich public safety has been discussed in numerous media reports. At the same time, however, police crime statistics display a declining number of crimes in public transport.

This paper will discuss how this discrepancy between the public discourse on crime and security and their actual statistics comes about, thereby also considering how media reports influence the subjective feeling of safety among the passengers of both underground and suburban trains in Munich.

For this purpose three levels of the construction of safety and crime – namely crime statistics, the reality presented by communication media and the passengers' subjective feeling of safety – will be analysed in three successive steps. An analysis of the crime statistics will serve to characterize the development of registered crimes. A qualitative outline of the medial approach to crimes of violence in public transport is then employed to reveal the structure of the constructed reality of communication media, using the print media in Munich. Interviews among the train passengers will be employed for the analysis of the passengers' feeling of safety and notions of crime.

1 Immer mehr (Gewalt-)Kriminalität im ÖPNV?

„Immer mehr Gewalt im öffentlichen Nahverkehr – So wehren Sie sich gegen Schläger“ lautete der Titel eines Artikels der Bildzeitung München im Dezember 2009 und stellte damit keinen Einzelfall dar. In den letzten Jahren erschienen in Deutschland immer wieder neue Meldungen über Gewaltverbrechen im öffentlichen Personennahverkehr. Besonders die bayrische Landeshauptstadt München, die ganz besonders um die Aufrechterhaltung des Images als „sichere Stadt“ bemüht ist, war durch diese Entwicklung betroffen. Nach dem Überfall auf einen Rentner an der U-Bahnstation „Arabellapark“ im Dezember 2007 und dem Todesfall an der S-Bahnstation „Solln“, bei dem der Manager Dominik Brunner ums Leben kam, folgte eine Flut an medialen Darstellungen zum Thema der Kriminalität und Unsicherheit im ÖPNV. Besonders das S- und U-Bahnsystem der Stadt geriet zuneh-

ment in Kritik. Gleichzeitig jedoch weisen die polizeilichen Kriminalitätsstatistiken rückläufige Deliktzahlen auf. 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.

Es existieren folglich mindestens zwei von unterschiedlichen Akteuren entwickelte Wirklichkeitskonstruktionen, die beide – in Verbindung mit subjektiven Erfahrungen – in das individuelle Kriminalitäts- und (Un-)Sicherheitsbild der Fahrgäste eingehen. Dieses stellt somit eine dritte Ebene der Wirklichkeitskonstruktionen dar.

In diesem Beitrag wird die konträre Kommunikation von Kriminalität und (Un-)Sicherheit am Beispiel des S- und U-Bahnsystems in München diskutiert und erörtert, wie sich vor diesem Hintergrund das subjektiv wahrgenommene Kriminalitätsbild und das Sicherheitsempfinden der Münchener S- und U-Bahnfahrgäste entwickelt haben.

2 Das Phänomen der Unsicherheit – mehr als nur Angst vor Kriminalität

Die persönliche Sicherheit ist seit vielen Jahren ein wichtiges Diskussionsfeld in Gesellschaft, Medien und in politischen Debatten geworden. Durch die zunehmende Konkurrenz von Städten vor dem Hintergrund globaler Wettbewerbsbeziehungen gewinnt die Produktion symbolischen Kapitals zunehmend an Bedeutung. Die Ästhetisierung der Stadt, welche sich in Architektur, Sauberkeit und letztlich auch in der Sicherheit widerspiegelt, ist eines der zentralen Elemente bei der städtischen Vermarktung (MCCANN 2010; BELINA 1999; TUROK 2005).

Sicherheit wird weltweit diskutiert, jedoch regional bzw. lokal durchaus mit unterschiedlicher Bedeutung bzw. Relevanz versehen und muss daher stets problemorientiert definiert werden. Standards oder Kriterien für das Empfinden von Sicherheit sind immer abhängig vom jeweiligen zeitlichen, gesellschaftlichen und ggf. auch vom technologischen Kontext. Ängste oder Sicherheiten befinden sich daher in einem stetigen Wandel (GLASAUER 2005, 206ff.). Dabei können auch einzelne Ereignisse wie die Terroranschläge vom 11. September 2001 Sicherheitsdebatten auslösen. Veränderungen in der Flughafensicherung, Ängste vor dem Fliegen und Furcht vor Anschlägen waren die Konsequenzen dieses Tages (WARREN 2002).

Die Vielseitigkeit des Phänomens Sicherheit bzw. Unsicherheit macht es notwendig, eine genaue Spezifizierung der Begriffe vorzunehmen und den Prozess des Entstehens von Unsicherheit genauer zu diskutieren: Für wen muss Sicherheit gewährleistet werden? Die Sicherheit welcher Werte soll geschaffen werden? Vor welchen Risiken und Gefahren soll Sicherheit gewährleistet werden? Dies sind die zentralen Fragestellungen, deren Beantwortung eine genaue Spezifizierung des Begriffs im jeweiligen Kontext ermöglicht. Die verschiedenen Werteebenen können allgemein physische Unversehrtheit, ökonomisches Wohlergehen oder die Wahrnehmung von Sicherheitsstandards sein (INTERFAKULTÄRES ZENTRUM FÜR ETHIK IN DEN WISSENSCHAFTEN 2008). Für die vorliegende Untersuchung ist vor allem die wahrgenommene Sicherheit relevant, denn es geht in dem Aufsatz weni-

ger um die tatsächliche Kriminalitätsbedrohung, sondern vielmehr darum, wie (Un-)Sicherheit von unterschiedlichen Akteuren produziert wird und welche Auswirkungen diese Konstrukte auf das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung haben (vgl. BELINA u. ROLFES 2006). Genau diese Konstrukte und ihre Wahrnehmung stehen in den Untersuchungen der Kriminalgeographie in den letzten Jahren immer stärker im Mittelpunkt.

Der Ursprung der Kriminalgeographie, die Unsicherheit und Kriminalität mit einer räumlichen Ebene in Verbindung bringt, liegt zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Kriminalität wurde hier als Folge der physisch-materiellen Beschaffenheit von Räumen gesehen. Städte, Straßen oder Plätze wurden als zweidimensionale Gebiete aufgefasst, die bestimmte physische und soziale Bedingungen aufweisen (z.B. städtebauliche Merkmale, Bevölkerungsstruktur). Letztere wurden als Erklärungsvariablen für andere Eigenschaften des Raumes (z.B. Kriminalitätsrate) herangezogen und damit als Auslöser von Kriminalitätsproblemen definiert (KNOX u. MARSTON 2008, 297; ROLFES 2008). In den 1970er Jahren wurde dieser Ansatz wiederbelebt, allerdings auch zunehmend kritisiert. Denn die traditionelle Kriminalgeographie beschränkt sich weitestgehend auf Kriminalstatistiken, die sich wiederum lediglich auf die polizeilich registrierten Straftaten beziehen, und dadurch erstens eine weite Dunkelziffer unberücksichtigt lassen und zweitens vom Anzeigeverhalten und der Polizeidichte abhängig sind. Weiterhin werden Raummerkmale wie Sauberkeit, Bebauungsdichte oder -art zu voreilig als Determinanten für Kriminalität definiert. Individuelle Beweggründe bleiben unberücksichtigt (BELINA 2008, 300; OSTERMEIER 2009, 179ff.). In den 1980er Jahren haben sich darüber hinaus feministische Angsträumstudien etabliert, die sich u.a. mit der geschlechterspezifischen Raumwahrnehmung beschäftigen und sich bemühen, räumliche Gegebenheiten zu identifizieren, die für die Entstehung von Angsträumen bei Frauen entscheidend sind (WUCHERPFENNIG u. FLEISCHMANN 2008, 363). Geschlechterspezifische Untersuchungen kamen häufig zu der Erkenntnis, dass Frauen größere Furcht vor Kriminalität haben, obwohl sie statistisch gesehen weniger gefährdet sind als Männer (JÄCKEL 2008, 229). Gründe für dieses Kriminalitätsfurcht-Paradoxon wurden in der geschlechterspezifischen Raumwahrnehmung gesehen, jedoch auch im geringen Vertrauen der Frauen in ihr Abwehrverhalten. Insgesamt wurde häufig das Bild der schwachen und schutzbedürftigen Frau als Erklärungsansatz herangezogen und weniger nach individuellen Gründen gesucht (WUCHERPFENNIG u. FLEISCHMANN 2008, 365; BÖSEBECK 2001).

In den letzten Jahren hat sich im Rahmen einer modernen kritischen Kriminalgeographie der Fokus erweitert. Vor dem Hintergrund des konstruktivistischen Paradigmas werden nun stärker die Folgewirkungen der Verräumlichung von Unsicherheit und Sicherheit betrachtet (GLASZE et al. 2005; BELINA 1999). Zentraler Ausgangspunkt dabei ist, dass ein sicherer Ort oder eine No-Go-Area letztlich das Ergebnis sozialer Prozesse sind. Die Attribute, die Räumen zugeteilt werden, entstehen durch Kommunikation. Damit geht es nun weniger um die Verbreitung gesetzlich definierter Straftaten und die Ursachen für bestimmte räumliche Muster, sondern vielmehr um die Frage, was Menschen subjektiv als Unsicherheit bildend empfinden und wie diese Unsicherheitsauslöser durch Kommunikation produziert werden (KNOX u. MARSTON 2008, 298).

Mit diesem Wandel ist auch eine Ausweitung des Terminus „Unsicherheit“ verbunden. Denn es ist unzureichend, eine Unsicherheitsdebatte lediglich auf die Bedrohung durch bestehende und/oder kommunizierte Kriminalität zu reduzieren und beide Aspekte in einen kausalen Zusammenhang zu bringen (BÖSEBECK 2001; HESS u. SCHEERER 2004). Bestimmte physische Merkmale von Räumen können ein Unsicherheitsempfinden erzeugen, ohne in Verbindung mit kriminellen Akten zu stehen. Verfall in Form von zerbrochenen Fensterscheiben, Müll oder die Verschmutzung von Fassaden durch Graffiti können genügen, um subjektive Unsicherheitsgefühle hervorzurufen (BÖSEBECK 2001; FREVEL 1998; MATTISSEK 2005). Materieller Verfall kann als Symbol für fehlende Kontrolle interpretiert werden und damit Unsicherheit erhöhend wirken.

Durch diese Betrachtungsweise verliert der Begriff „Sicherheit“ seine eigentliche Bedeutung und wird sehr viel breiter gefasst, als es in Kriminalitätsdebatten der Fall ist (MATTISSEK 2005, 110ff.), denn Angsträume entstehen so nicht aufgrund des Auftretens bestimmter (krimineller) Akteure bzw. Straftaten im Raum, sondern lediglich durch seine physische Beschaffenheit – und das, obwohl ein Zusammenhang zwischen Ordnung und Sauberkeit oder Sicherheit und baulicher Qualität nicht unbedingt gegeben sein muss (BELINA 1999). BELINA u. ROLFES (2006) fassen vor diesem Hintergrund die Unsicherheitsfaktoren Schmutz, mangelnde Instandsetzung an öffentlichen Einrichtungen, Graffiti, lärmende Jugendliche oder auffällige Randgruppen als sogenannte Alltagsirritationen zusammen.

Auf Basis dieser Überlegungen wird Unsicherheit, als Gegenstück zur Sicherheit, im Rahmen dieser Untersuchung als zweigliedriges Phänomen definiert: Zum einen als rationale oder irrationale Furcht vor dem Opferwerden (Viktimisierungserwartung) im Rahmen verschiedener krimineller Bedrohungen und zum anderen als ein stetiges oder spontan auftretendes Unwohlsein bzw. eine Angstentwicklung bei Konfrontation mit bestimmten Raumelementen, welche unmittelbar mit Kriminalität zusammenhängen oder in keinster Weise mit ihr in Verbindung gebracht werden können (vgl. PAIN u. SMITH 2008, 9ff.; REUBAND 2009, 233).

Aufgrund der Vielzahl an Einflussfaktoren ist das (Un-)Sicherheitsempfindens stets individuell unterschiedlich. Es wird fortwährend durch neue Wahrnehmungen beeinflusst und verändert. Dabei entnehmen Individuen ihre Einstellung zur Kriminalität nur selten eigenen Erfahrungen, sondern vielmehr den Darstellungen in Medien, politischen Debatten und innerhalb des kommunikativen Austauschs mit anderen Personen. Direkte Beteiligung ist nur bedingt und in Einzelfällen als Grund für eine bestimmte Vorstellung von Kriminalitätsentwicklungen und Verbrechenstfurcht zu sehen. „Man hört davon, man liest davon und man spricht darüber, passieren tut es aber öfter – zum Glück – den anderen“ (HAMMERSCHICK 1996, 94). Dies kann wiederum zur Folge haben, dass in der Bevölkerung Kriminalität allgemein als Problem wahrgenommen wird, obwohl direkte Viktimisierungserwartungen gering sind (SCHNEIDER 2001). Vor diesem Hintergrund rückten die Medien und ihre Rolle im Prozess der Produktion von Unsicherheit und kriminellen Räumen in der Geographie und auch in der Kriminologie und der Kriminalsoziologie zunehmend in den Fokus (KARSTEDT u. OBERWITTLER 2004).

Für die vorliegende Untersuchung, die davon ausgeht, dass ein Unsicherheitsempfinden stets das Ergebnis eines subjektiven Wahrnehmungsprozesses ist, stellt

genau dieser beschriebene Wandel im Verständnis für die Ursachen von Unsicherheit den Ausgangspunkt. Was die Kommunikation von (Un-)Sicherheit im ÖPNV angeht, zeigt sich für den Fall München ein konträres Bild: Die Kriminalitätsstatistik im S- und U-Bahnsystem Münchens weist rückläufige Deliktzahlen auf. In den Medien wird jedoch sehr häufig eine dramatische Erhöhung der Kriminalitätsproblematik vermittelt. Für den bisher in der Unsicherheitsforschung noch nicht betrachteten Raum des ÖPNV in München soll mit diesem Beitrag aufgezeigt werden, welchen Hintergrund die ambivalente Kommunikation von Sicherheit und Kriminalität hat und welchen Einfluss sie auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ausübt.

3 Methodisches Vorgehen

Die drei beschriebenen Konstruktionsebenen von (Un-)Sicherheit und Kriminalität im Münchener ÖPNV werden in drei aufeinanderfolgenden Schritten untersucht.

Für die Charakterisierung der ersten Konstruktionsebene, d.h. der polizeilich registrierten Kriminalitätsentwicklung im ÖPNV, werden die Polizeistatistiken ausgewertet. Grundlage hierfür sind die polizeiliche Kriminalstatistik (POLIZEIPRÄSIDIUM MÜNCHEN 2010) und gesondert zur Verfügung gestellte Auswertungen des Polizeipräsidioms München (Kapitel 4). Die Daten wurden im Hinblick auf die Entwicklung der statistisch ermittelten Kriminalität in den letzten zehn Jahren ausgewertet und sollen Aufschluss darüber geben, welches Kriminalitäts- und Sicherheitsbild auf polizeilich-statistischer Ebene produziert wird.

Die Struktur der von den Medien konstruierten Wirklichkeit wird durch eine qualitative Skizzierung der medialen Aufbereitung von Unsicherheit und Kriminalität im Rahmen einer explorativen Übersicht aufgezeigt (Kapitel 5). Aus der komplexen Medienlandschaft wurden die „Süddeutsche Zeitung“ und die „Bildzeitung München“ ausgewählt, da somit sowohl eine Boulevard- als auch eine sogenannte Qualitätszeitung mit jeweils hoher Verbreitung berücksichtigt werden. Im Online-Archiv wurden insgesamt 34 Artikel zum Thema der Kriminalität und Unsicherheit im S- und U-Bahn-System in München für den Zeitraum 2007–2010 recherchiert. Für die Recherche wurden Schlagwörter definiert (u.a. Gewalt, Kriminalität, Angst, Video, Sicherheit, Delikte) und zusammen mit den Suchbegriffen „ÖPNV“ bzw. „U-Bahn“/„S-Bahn“ sowie „München“ für die Recherche eingesetzt. Berücksichtigt wurden Artikel, die sich auf die allgemeine Entwicklung der Kriminalität im ÖPNV, auf spezielle Vorfälle oder auf sonstige Sicherheitsdebatten (z.B. Einführung von Videoüberwachung) beziehen. Die Artikel wurden daraufhin überprüft, welche Kriminalitätsentwicklung sie vermitteln, ob und in welcher Form auf Statistiken zurückgegriffen und in welcher Art und Weise bzw. mit welchem inhaltlichen Fokus über Kriminalität, Sicherheit oder bestimmte Vorfälle berichtet wird. Ein besonderes Augenmerk galt zudem der Frage, inwiefern mit Photographien oder Videoausschnitten gearbeitet und damit zur Verortung der Unsicherheit beigetragen wird. Auf Grundlage dieser Übersicht wurden Tendenzen für die Aufbereitung der Kriminalitäts- und Sicherheitsdebatte erarbeitet und mit bestehenden Ergebnissen aus der Medienforschung in Beziehung gesetzt.

Für den dritten Baustein der Untersuchung – das individuelle Kriminalitäts- und Unsicherheitsbild der Fahrgäste – dient die Auswertung einer Fahrgastbefragung in Münchener S- und U-Bahnen (Kapitel 6). Die Befragung soll Aufschluss darüber geben, wie sich das Sicherheitsempfinden Fahrgäste in den letzten Jahren entwickelt hat, welche Faktoren zur Unsicherheitsbildung in den Räumen des S- und U-Bahnsystems beitragen und welche Rolle mediale Debatten einnehmen. Die Fahrgastbefragung erfolgte mittels eines standardisierten Fragebogens in München und wurde direkt in den S-Bahnfahrzeugen durchgeführt. Die Befragung der U-Bahnfahrgäste erfolgte durch die Verteilung der Fragebögen mit Rückumschlägen an U-Bahnstationen. Die Befragung in den U-Bahnwaggons selbst konnte aufgrund der zu kurzen durchschnittlichen Aufenthaltszeit nicht realisiert werden. Insgesamt konnten 469 Befragte für die Analyse gewonnen werden. Dabei machen die an U-Bahnstationen verteilten Fragebögen rund 18% aus. Von den 150 verteilten Fragebögen an den U-Bahnstationen wurden 88 ausgefüllt zurückgeschickt, was einer Rücklaufquote von ca. 59% entspricht. Auch bei der Befragung in den S-Bahnen zeigte sich eine geringe Verweigerung.

4 Das statistische Konstrukt der (Un-)Sicherheit und Kriminalität im Münchener ÖPNV

Die Sicherheitssituation in der gesamten Stadt München hat sich nach statistischen Angaben in den letzten Jahren deutlich verbessert. Im Jahr 2009 wurden 99.760 Straftaten registriert. Erstmals seit dem Jahr 1988 wurde die Marke von 100.000 Straftaten unterschritten – und das trotz einer steigenden Bevölkerungszahl (POLIZEIPRÄSIDIUM MÜNCHEN 2010).

Im Münchener ÖPNV (S- und U-Bahn sowie Eisenbahn, Busse und Straßenbahnen) ist der Rückgang der statistisch ermittelten Kriminalität in besonderem Maße zu erkennen: Im Jahr 2009¹ (insgesamt 8.349 Straftaten) ist die Anzahl der Straftaten gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen (–1.414 Fälle). Doch nicht nur der Vergleich zum Vorjahr zeigt eine positive Tendenz: Im Zeitraum 2000 bis 2009 wurden die wenigsten Straftaten im letzten Jahr 2009 erzielt. Die Entwicklung bezieht sich dabei auf alle Deliktbereiche.

Bei der Deliktstruktur für das Jahr 2009 (Abb. 1) wird deutlich, wie wichtig die differenzierte Betrachtung der Deliktarten ist. Kriminalitätsentwicklungen anhand der Straftaten aufzuzeigen genügt bei weitem nicht. Die auf Betrug, Erschleichen von Leistungen und Unterschlagung bezogene und damit für die vorliegende Thematik eher unwichtige Deliktgruppe der Vermögens- und Fälschungsdelikte hat einen Anteil an allen Delikten von fast 20%. Hierunter fallen Delikte wie Schwarzfahren. Hinzu kommt, dass ein Teil der Gruppe der sonstigen Straftaten gemäß Nebengesetzen für die Unsicherheitsthematik ebenfalls als irrelevant einzustufen ist, denn die ausländerrechtlichen Delikte, wie zum Beispiel der illegale Aufenthalt, sind nicht als Unsicherheit bildend einzustufen, Verstöße gegen die Betäubungsmittelgesetze (v.a. Drogenkonsum) allerdings schon.

¹ Die folgenden statistischen Analysen für den ÖPNV basieren auf zur Verfügung gestellten Sonderauswertungen des Polizeipräsidiums Münchens

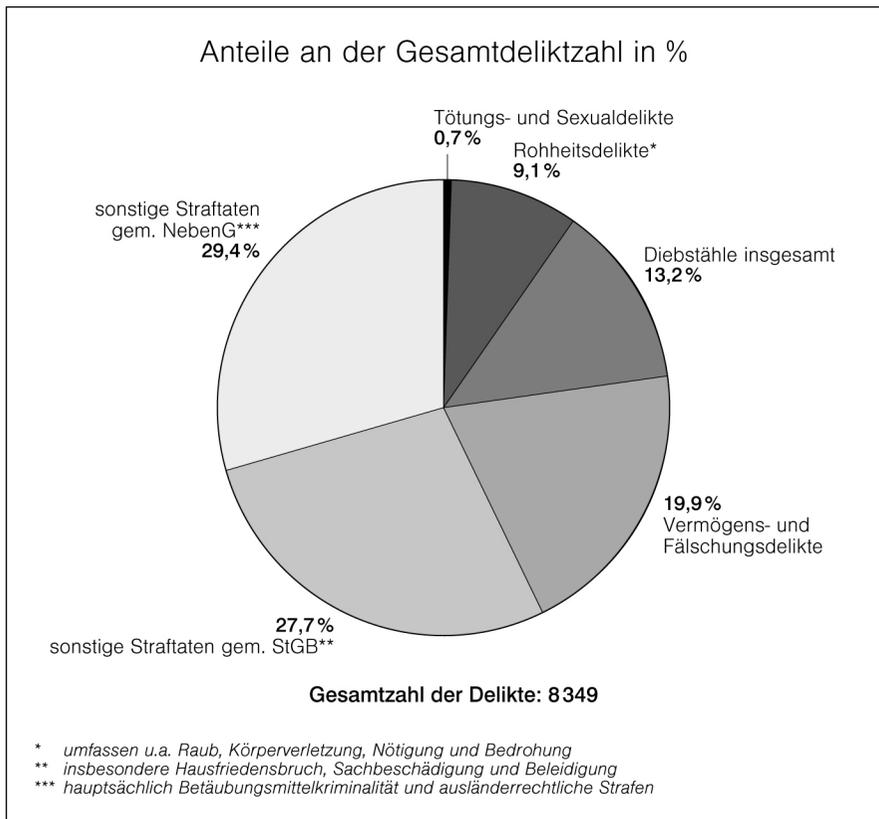


Abb. 1: Delikte im Münchner ÖPNV 2009.

Eigene Darstellung, nach: POLIZEIPRÄSIDIUM MÜNCHEN 2010, 29.

Die Deliktverteilung offenbart insgesamt, dass Gewalttaten oder Diebstahl lediglich 23% der Delikte ausmachen. Sehr bedeutend hingegen sind die Deliktgruppen, die u.a. Sachbeschädigungen, Beleidigungen oder Betäubungsmittelgesetzverstöße beinhalten. Damit sind Delikte, die zwar keinen Gewaltakt beinhalten, jedoch das Potential haben, Alltagsirritationen aufzubauen, statistisch gesehen als bedeutender einzustufen als Gewaltdelikte. Der Kontakt zu fremdlich und bedrohlich wirkenden Personen (vgl. KARAZMAN-MORAWETZ 1996) oder beschädigter Infrastruktur tritt damit statistisch gesehen häufiger auf als die vieldiskutierten Gewaltakte.

Werden lediglich Gewaltdelikte betrachtet, vor allem Delikte der schweren bzw. gefährlichen Körperverletzung, ist entgegen dem Trend des gesamten Stadtgebietes (+0,5% im Zeitraum 2008–2009) ein Rückgang zu erkennen. Ihr Anteil an allen Delikten beträgt 2,6%. Absolut gab es 2009 217 Fälle. Betrachtet man die Einwohnerzahl Münchens und die hohe Beförderungszahl im ÖPNV, wird deutlich, wie unbedeutend Gewaltvorfälle in den Statistiken sind. Auf ein Jahr bezogen ereignet sich weniger als ein Gewaltdelikt pro Wochentag.

Somit bleibt festzuhalten, dass das statistische Konstrukt der Kriminalitätsentwicklung im Münchener ÖPNV eine hohe Bedeutung von Straftaten ohne unmittelbare Gewalteinwirkung vermittelt. Es sind die Alltagsirritationen wie die Konfrontation mit Beleidigungen, Sachbeschädigung und Drogenkonsum, die das Unsicherheitsfeld in München statistisch gesehen am stärksten beeinflussen. Doch unklar bleibt, was abseits der statistischen Entwicklung geschieht. Wie viele leichte Rangeleien oder Beleidigungen unregistriert bleiben, ist nicht abzuschätzen. Ebenso wenig kann beantwortet werden, welche Delikte bei den Fahrgästen mental verankert werden. Ein stark kommuniziertes Gewaltverbrechen erhält qualitativ gesehen eine höhere Aufmerksamkeit als mehrere Sachbeschädigungen.

Was die räumliche Verteilung der Delikte angeht, stechen sowohl bei der S-Bahn als auch bei der U-Bahn Stationen im Zentrum hervor. Doch selbst wenn die Statistiken als adäquates Abbild der Geschehnisse betrachtet würden, kann daraus nicht auf eine Unsicherheitsproblematik an diesen Stationen geschlossen werden. Zunächst sind die Fahrgastzahlen an Stationen im Zentrum viel höher als in randstädtischen Gebieten. Die Deliktzahl pro abgefertigten Fahrgast kann in einer im Zentrum gelegenen Station niedriger sein als an einer Station außerhalb der Innenstadt. Ein anderes Argument liefern BELINA und ROLFES (2006). Sie relativieren die Bedeutung der innerstädtischen Räume, was kriminelle Übergriffe betrifft. Die Autoren betonen, dass Kriminalität erst durch eine Kriminalpolitik erzeugt wird. Denn erst die Definition einer Devianz und ihre strafrechtliche Verfolgung lassen so etwas wie eine kriminelle Tat überhaupt entstehen. Jeder Akt durchläuft einen mehrgliedrigen Filterprozess, bestehend aus Einordnung in die Gesetzeslage, Wahrnehmung als Straftat, Anzeigeverhalten, Selektion durch die Polizei und Datensammlung durch Kriminalämter. Alle Teilprozesse unterliegen räumlich gesehen unterschiedlichen Rahmenbedingungen (BELINA u. ROLFES 2006, 134). Beispielsweise unterliegen die repräsentativen Räume einer Stadt einer stärkeren polizeilichen Aufmerksamkeit. Daraus folgt, dass eben dort kriminelle Akte registriert werden, wo auch entsprechende Kontrollen erfolgen. Vor diesem Hintergrund kann für das statistische Konstrukt der Kriminalität im Münchener S- und U-Bahnsystem festgehalten werden, dass keine wirklichen Brennpunkte existieren. Gut lässt sich dies an der S- und U-Bahnstation am Hauptbahnhof zeigen. Diese weist absolut lediglich 423 Straftaten für das Jahr 2009 auf. Im U-Bahnbereich macht alleine das Erschleichen von Leistungen wie das Schwarzfahren (in der Gruppe „Vermögens- und Fälschungsdelikte“) 123 Delikte aus. Fast jede dritte Straftat hängt hier somit mit dem Auftreten von Schwarzfahrern zusammen, deren Handeln zwar eine Straftat impliziert, jedoch für die Sicherheitsfrage belanglos ist. Daraus darf allerdings nicht abgeleitet werden, dass es keine räumlichen Konzentrationen von kriminellen Akten im ÖPNV gibt.

Die PKS-Auswertung für Münchens ÖPNV zeigt insgesamt einen Rückgang der Kriminalität in den letzten zehn Jahren und eine geringe Bedeutung der Gewaltkriminalität. Trotzdem erschütterten in letzter Zeit einige Gewaltvorfälle in Münchens S- und U-Bahnverkehr. Besonders im Dezember 2007 bzw. Januar 2008 kam es zu einer Häufung von Vorfällen. Im Dezember 2009 spitzte sich die Lage durch den Vorfall um Dominik Brunner an der S-Bahn Station Solln zu. Der Manager wurde Opfer von zwei Jugendlichen, nachdem er mehrere Kinder zu verteidigen

versuchte. Er erlag einem Herzstillstand, den er während der Auseinandersetzung bekam.

Diese Vorfälle werden auch von der Polizei in München als Problem angesehen, unabhängig von der statistischen Entwicklung der Delikte. So begann der Polizeipräsident Münchens die Bilanz des Polizeipräsidiums 2009 mit den Worten „Weniger ist manchmal mehr“ und zeigte damit, dass für die Polizei nicht in der Quantität, sondern in der häufig motivlosen Brutalität der vergangenen Einzelfälle das Problem besteht (POLIZEIPRÄSIDIUM MÜNCHEN 2010, 4).

5 Die Strukturen medialer Aufarbeitung von Kriminalität und Unsicherheit in München am Beispiel der Zeitungsmedien

Die Bedeutung der Massenmedien für die Gesellschaft – sowohl als Informations- als auch als Unterhaltungsquelle – steigt stetig an (WILKE 2008; vgl. auch WEIMANN 2000). Als problematisch wird in vielerlei Hinsicht die Boulevardisierung der Medienlandschaft angesehen. Insgesamt steht dieser Begriff für den Prozess der Verdrängung von Informationen durch Unterhaltung. Kognitiv-kritische Nachrichtenbeiträge werden durch expressiv-emotionelle Darstellungen ersetzt (KRÜGER 1992, 217). Aufgrund des dominierenden journalistischen Stils der Boulevardisierung werden stärker sogenannte „soft news“, d.h. eher privat-relevante Themen (im Gegensatz zu „hard news“, den öffentlich-relevanten Themen) in den Fokus gestellt und Nachrichtenbeiträge häufiger narrativ dargestellt. Zu bemerken sind hier vor allem eine stärkere Personalisierung und Emotionalisierung sowie eine stärkere Sensationalisierung und Negativisierung der Sachverhalte. Insgesamt sollen Informationen und Unterhaltung nicht mehr getrennt, sondern gemeinsam auftreten (KÖHLER 2009, 83ff.).

Die Boulevardisierung bringt zudem eine stärkere Alltagsnähe und eine Lockerung des Sprachstils mit sich. Selbst bei Darstellungen von „hard news“ dominiert der Faktor „Attraktion“. Verwendet werden kurze Beiträge, Bilder und eine hohe Dynamik der Beiträge durch kurze Einstellungen. Kurze O-Töne und spezielle Effekte sind ein bewährtes Mittel. Besonders Bilder sind zu einem wiederkehrenden und beliebten Mittel geworden, da sie viel stärker als der Text emotionale Wirkungen erzielen können. Die Unterhaltung und die Schaffung von Aufmerksamkeit gewinnen an Bedeutung und setzen einen stil- und inhaltbezogenen Abwertungsprozess in Gang (KÖHLER 2009, 84; SCHMIDT 1994, 15). Gewalt als Thema passt dabei genau in das beschriebene Anforderungsprofil (LUHMANN 2009).

Die Darstellungen zu den Themen „Kriminalität“ und „Sicherheit“ in der „Süddeutschen Zeitung“ und der „Bildzeitung München“ ergeben zunächst ein sehr heterogenes Informations- und Unterhaltungsfeld. Es lässt sich keine typische Berichterstattung eruieren, da Aufbereitung und Einordnung dieses Themas zu unterschiedlich sind. Dennoch lassen sich einige Trends erkennen. Sensationalisierung, Negativisierung und Emotionalisierung sind, besonders im Fall derjenigen Berichte, welche die Entwicklung der Gewaltkriminalität im ÖPNV darstellen oder Vorfälle dokumentieren, erkennbar und stellen prägnante Merkmale der Boulevardisierung dar. Typische Merkmale vieler Berichte sind die Hervorhebung der

genauen Tatumstände, besonders durch eine Beschreibung der Gewaltanwendung der Täter und der physischen Schäden der Opfer. Die Gewalt steht oftmals im Vordergrund der Darstellungen und sticht unter allen anderen wichtigen Aspekten, wie Fahndung, Personenbeteiligung und Motiv, deutlich heraus. Vor allem die Brutalität der vergangenen Straftaten ist das große Thema, wie an folgendem Zitat deutlich wird: „Erneut hat es in der Münchener U-Bahn eine brutalen Übergriff gegeben. Ein 24 Jahre alter Mann aus Jena in Thüringen wurde von sechs Jugendlichen angepöbelt und dann zusammengeschlagen, wie die Polizei am Dienstag mitteilte. Er erlitt einen Schädelbruch und Gesichtsfrakturen. Seinem 21-jährigen Bruder wurde die Nase gebrochen, als er versuchte einzugreifen“ (SUEDEUTSCHE.DE GMBH 2008).

Überwiegend wird eine negative Entwicklung der Gewaltkriminalität vermittelt. Besonders auffällig bei einem Großteil der Berichte ist die Verwendung von Begriffen wie „erneut“ und „wieder“ oder Formulierungen wie „die Vorfälle reißen nicht ab“. Obwohl zumeist nur über einen Vorfall berichtet wird, findet implizit eine Einbettung des Geschehens in eine Entwicklung statt, die selten belegt wird. So wird dem Rezipienten eine bedrohliche Kriminalitätsentwicklung vermittelt. Damit zeigt sich eine deutliche Selektivität in der Abbildung der Kriminalität im ÖPNV. Wird die mediale Konstruktebene mit dem statistischen Konstrukt in Verbindung gesetzt, zeigt sich die ambivalente Kommunikation des Sicherheitsthemas. Obwohl die Gewaltkriminalität im Münchener ÖPNV in den Statistiken nur einen Bruchteil der Gesamtkriminalität ausmacht, ist sie der große Aufhänger in den Medien und wird somit mit Kriminalität im Allgemeinen gleichgesetzt. Medienkriminalität ist daher auch in München Gewaltkriminalität. Zum Vergleich wurden 2009 im S- und U-Bahnbereich Münchens 5.004 Straftaten registriert. Davon waren 1.268 Straftaten den Vermögens- und Fälschungsdelikten und lediglich 154 der Gewaltkriminalität zuzuordnen.

Zu ähnlichen Ergebnissen für München ist LAMNEK (1990) bereits Ende der 1980er Jahre gekommen. Auf Basis der quantitativen Untersuchung von Kriminalitätsberichterstattungen in der „Süddeutschen Zeitung“ und in der „Abendzeitung“ mit Bezug auf München konnte er die Überbetonung der Gewaltkriminalität schon vor über 20 Jahren feststellen. So machten Vorfälle wie Mord und Totschlag in der Kriminalitätsstatistik nur einen Anteil von 0,1% aus. In der „Abendzeitung“ handelte jedoch jeder vierte Bericht von dieser Deliktart (LAMNEK 1990, 165).

Ebenfalls zu beobachten ist eine Verortung der Vorfälle in den Medien, da Stationsnamen in der Regel mit angegeben werden. Nicht selten werden sie gezielt als neue Angsträume präsentiert, wie an dem Titel „Horror-Bahnhof Giselastraße“ eines Artikels der „Bildzeitung München“ vom Oktober 2008 deutlich wird (BILD DIGITAL GMBH & CO. KG 2008). Die Verwendung von Bildern trägt indes zur Verräumlichung der Vorfälle bei und soll vor allem durch die Darstellung der Brutalität der Taten das konkrete Vorstellungsvermögen beim Rezipienten anregen (vgl. OTTO 2011). Die Videoaufnahmen des Vorfalls an der Station Arabellapark im Dezember 2007 gelangten sogar bis zur Internetplattform „Youtube“.

Das Verhältnis zwischen Einzelfällen und der allgemeinen Entwicklung wird zwar in einigen Fällen erläutert und dem Konsumenten nahegebracht, allerdings werden die Rezipienten nicht selten mit einer kontroversen, unkommentierten

Berichterstattung konfrontiert. So schilderte nach dem Vorfall an der U-Bahnstation Wettersteinplatz die „Bildzeitung München“ (04. Juni 2010) zunächst den Vorfall im bereits genannten Muster (Motive, Opferschaden, Rettung) und schloss mit einem kurzen Überblick über das statistische Ausmaß von Gewalttaten („2009 gab es 217 Gewalttaten in Münchens öffentlichem Nahverkehr, 34 weniger als 2008“). Hier wird exemplarisch dargestellt, was vielfach zu erkennen ist: kurze und knappe Darstellungen, die jedoch häufig Hintergründe offen lassen oder lediglich mit nicht interpretierten Aussagen anreißen.

Die sensationsorientierte Art der Aufbereitung von Vorfällen ist nicht ausschließlich ein Merkmal der Boulevardpresse, sondern auch in den Artikeln der „Süddeutschen Zeitung“ wieder zu finden. In anderen Boulevardzeitungen in München lassen sich sogar Artikel finden, die von den beschriebenen Mustern abweichen und in einer abgewandelten Form das Thema des vorliegenden Beitrags thematisieren. Sie brechen somit Serien von Darstellungen auf, die lediglich eine Aneinanderreihung von Einzelfällen darstellen. Die „Abendzeitung“ in München gab beispielsweise am 14. März 2010 einen Artikel heraus, der die Unsicherheitsdebatte in Frage stellt: „Seit dem Tod von Dominik Brunner im September 2009 tauchen immer wieder Negativschlagzeilen über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in München auf. Bürger der Stadt hören häufig die bange Frage von Gästen, ob man denn angesichts der vielen bekanntgewordenen Gewalttaten überhaupt noch mit der U-Bahn fahren sollte. Dabei ist das Gegenteil der Fall: Die Zahl von gewaltsamen Übergriffen ... geht laut Innenministerium zurück. Medienwissenschaftler sprechen von verzerrter Realität“ (DIE ABENDZEITUNG GMBH & Co. KG 2010).

6 Das subjektive Kriminalitätsbild und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im S- und U-Bahnverkehr der Stadt München

Im Weiteren sollen nun die Wahrnehmungen der Fahrgäste aufbauend auf der durchgeführten Befragung dargestellt und diskutiert werden.

Trotz Schläger- und Gewaltreports sowie heiklen Debatten um Kriminalitätsprobleme in München ist das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im S- und U-Bahnverkehr insgesamt als hoch zu werten. Die kommunizierte Gewaltproblematik durch die Medien scheint auf die allgemeine Bewertung der Sicherheitslage – zumindest auf den ersten Blick – keinen nennenswerten Einfluss zu haben. Insgesamt fühlen sich fast 40% der Befragten sicher, wenn sie S- oder U-Bahn nutzen, weitere 56% der Befragten gaben an, sich zumindest eher sicher zu fühlen. Eine gravierende Veränderung des Sicherheitsempfindens in den letzten zwei Jahren ist ebenfalls nicht zu erkennen. 344 von 458 Befragten, die eine Angabe tätigten, sehen in den letzten zwei Jahren keine Veränderung ihres Sicherheitsempfindens. Die Befragtengruppe, die eine negative Veränderung spürt, ist mit 65 Befragten etwas größer als die Gruppe der Personen mit einer positiven Entwicklung des Sicherheitsgefühls (49 Befragte).

Unter Berücksichtigung einiger situativer Bedingungen (Tageszeit, Örtlichkeit; Abb. 2) ergibt sich eine Abstufung der Sicherheitsbewertung, die einen wesentli-

chen Unsicherheitsfaktor offenbart, jedoch nicht von bekannten Erkenntnissen der Unsicherheitsforschung abweicht.

Tagsüber und in den Fahrzeugen fühlen sich die befragten Fahrgäste am sichersten. Eine deutliche Verschlechterung des Sicherheitsempfindens zeigt sich besonders bei Dunkelheit. Die Bewertung der Situation insgesamt fällt jedoch recht positiv aus, was dafür spricht, dass die situationsabhängigen Ängste bei Dunkelheit das generelle Sicherheitsempfinden nicht stark negativ beeinflussen.

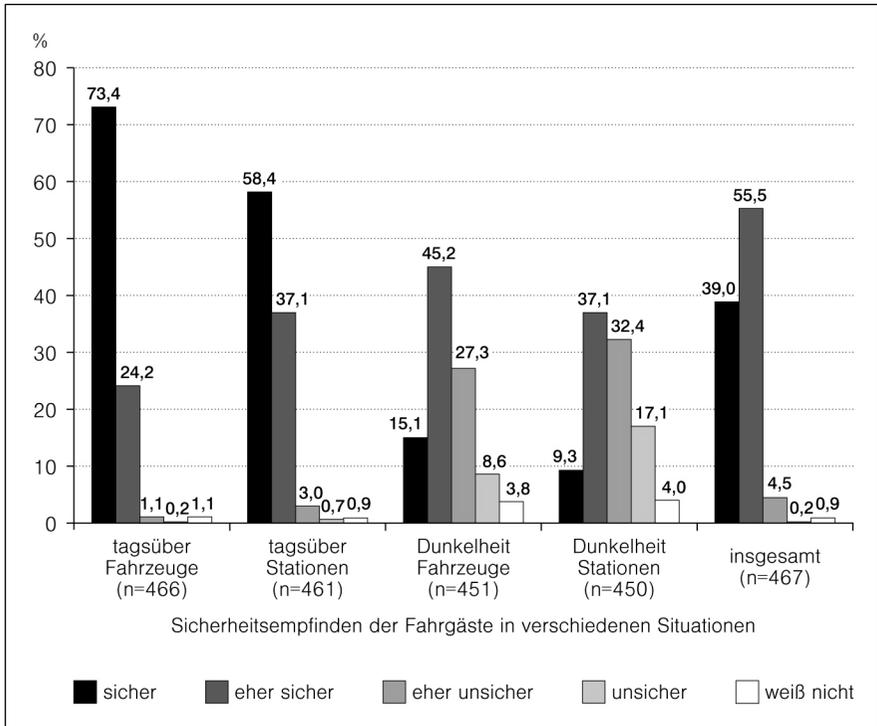


Abb. 2: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste

Quelle: Eigene Darstellung

Eine Verräumlichung der Unsicherheit in Münchens ÖPNV durch die Befragten (siehe Abb. 3) lässt sich lediglich in Ansätzen identifizieren. Die befragten Fahrgäste wurden gebeten, Stationen oder Linien anzugeben, die sie als unsicher empfinden.

Insgesamt wurden von 144 der 468 Befragten als unsicher wahrgenommene Stationen angegeben. Aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Nennungen konnten keine „Hotspots“ ermittelt werden. Lediglich der Haupt- und der Ostbahnhof erhielten mehr als 20 Nennungen. Zudem erhielten mit dem „Karlsplatz“ und dem „Marienplatz“ zwei weitere Stationen im Zentrum sieben bzw. acht Nennungen. Damit machen die großen Knotenpunkte der S-Bahn-Stammstrecke bereits den Hauptteil der als unsicher empfundenen Stationen aus. Des Weiteren wurden „Neuperlach Zentrum“ und „Hasenbergl“ häufiger genannt. Dabei handelt es sich

um zwei Stationen in Gebieten, die häufiger in Diskursen um benachteiligte Quartiere in München auftreten. Die häufigere Nennung der Stationen „St. Koloman“ und „Grub“ dürfte damit zusammenhängen, dass die Fahrgäste der Linie S 2 bei der Befragung leicht überrepräsentiert sind. Beide Stationen werden in den jeweiligen Fällen aufgrund ihrer abgelegenen Lage und der einsamen Atmosphäre als unsicher wahrgenommen.

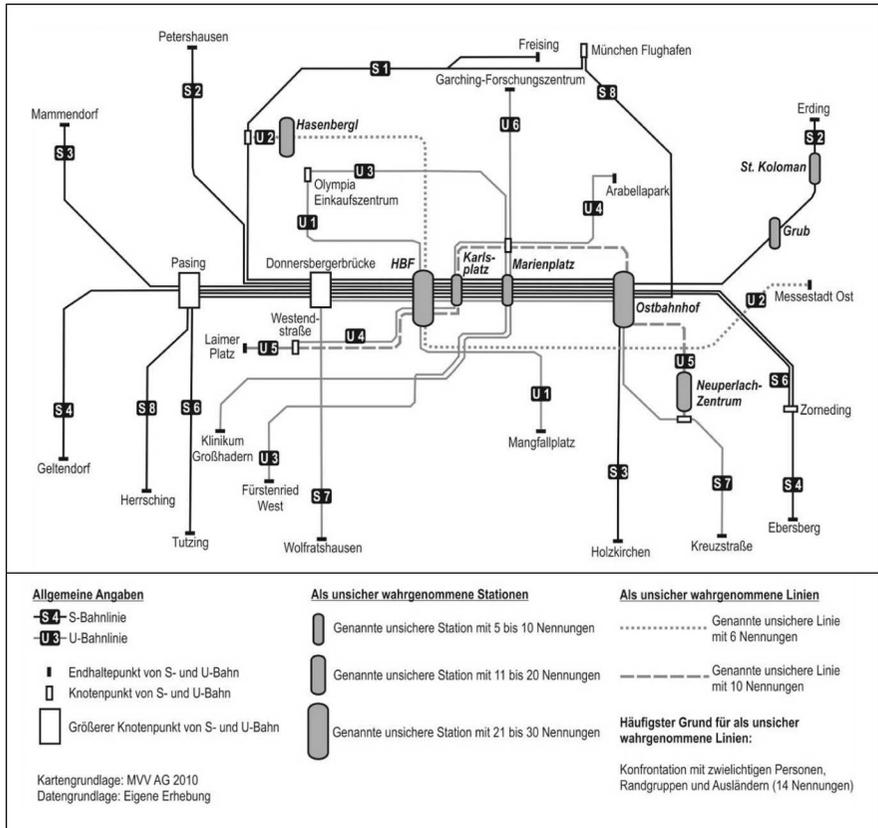


Abb. 3: Von den Befragten als unsicher wahrgenommene Stationen und Linien.

Quelle: Eigene Darstellung

Insgesamt ist kein Zusammenhang zwischen der Verortung von Unsicherheit und der kommunizierten Kriminalität durch die Medien feststellbar, wenn die Begründungen für die räumliche Fixierung von Unsicherheit im S- und U-Bahnnetz herangezogen werden. Insgesamt gaben die Befragten 194 Gründe an. Hiervon beziehen sich lediglich 4,6% auf die Gewaltkonflikte und eine vermutete hohe Kriminalitätsrate vor Ort. Angsträume im ÖPNV sind auf den ersten Blick keine Folge der Mediendebatte um Gewalt und Kriminalität. Die genannten Stationen decken sich auch nicht mit den in den Medien vieldiskutierten S- und U-Bahnstationen „Solln“ oder „Arbellapark“. Entscheidend für die Verortung von Unsi-

cherheit sind vor allem subjektiv wahrgenommene Alltagsirritationen und die Faktoren „Dunkelheit“ und „Einsamkeit“. Auf letztere Gründe entfallen rund 31% aller Nennungen. Einerseits werden Stationen generell als zu schlecht beleuchtet angesehen, andererseits empfinden einige Befragte bestimmte S- und U-Bahnstationen in den Abend- und Nachtstunden als zu dunkel. Weitere 38% der Nennungen entfallen auf fremdlich und „komisch“ wirkende Personen sowie alkoholkonsumierende Gruppen. Ausschlaggebend sind somit subjektiv wahrgenommene Raumelemente abseits der in den Medien vieldiskutierten (Gewalt-)Kriminalität. Doch es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Diskussionen um Gewaltvorfälle im ÖPNV nicht letztlich auch auf die Wahrnehmung und Zuordnung bestimmter Personen oder Gruppen im Alltag auswirkt. Es genügt, dass laute Jugendliche an einer Station wahrgenommen und spontan mit jugendlichen „U-Bahn-Schlägern“ assoziiert werden.

Wird nun die Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung in Beziehung zum Sicherheitsempfinden gesetzt, ergibt sich ein interessantes Paradoxon. Denn obwohl sich das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ entwickelt, wird die Kriminalitätsentwicklung durch die Befragten eher kritisch gesehen. Der Aussage „Die kriminellen Übergriffe in den S- und U-Bahnen werden immer häufiger“ stimmen 24% der Befragten zu, weitere 37% stimmen eher zu. Die Befragten, die von einer zunehmenden Kriminalität ausgehen, sind damit in der Überzahl. Zu vermehrter Unsicherheit führt dies jedoch scheinbar nicht.

Eine Erklärungsmöglichkeit für das Paradoxon liegt in der komplexen Beziehung von Kriminalitätsbeurteilung, Kriminalitätsfurcht und Sicherheitsempfinden. Es wird zwar ein Anstieg der Kriminalität vermutet und im subjektiven Wirklichkeitsbild verankert, die Vorstellung von mehr Kriminalität steigert jedoch nicht das persönliche Unsicherheitsempfinden. Es zeigt sich somit auch, dass sich die polizeilich registrierte Kriminalitätsentwicklung nicht in den Vorstellungen und Realitätskonstruktionen der Fahrgäste wiederfinden lässt. Viel mehr finden sich Zusammenhänge zu dem von den Medien kommunizierten Kriminalitätsbild, was jedoch nicht verwunderlich ist, da die Statistiken der Polizei wohl lediglich von interessierten Bürgern konsultiert werden. Damit bleibt festzuhalten, dass Medien vorrangig das persönliche Kriminalitätsbild und weniger das Sicherheitsempfinden beeinflussen, was allerdings nicht für alle Befragten gilt. Insgesamt führen 41 der 65 befragten Fahrgäste, die eine Verschlechterung ihres Sicherheitsempfindens angaben, ihr gestiegenes Unsicherheitsempfinden auf die Konfrontation mit den aktuellen Vorfällen und/oder den dazugehörigen Medienberichten zurück. Das sind immerhin fast 9% aller Befragten.

Um die genauen Wirkungen der Mediendarstellungen zu ermitteln wurden die Befragten gebeten, ihre Befindlichkeit nach der Konfrontation mit einem Beitrag zu Kriminalität und Unsicherheit aufzuzeigen. Dabei wurden verschiedene Reaktionen zur Bewertung vorgelegt. Wenig verwunderlich ist, dass persönliche Erfahrungen der Fahrgäste nur im geringen Maße bestätigt werden konnten. Ein Verzicht auf Fahrten mit S- bzw. U-Bahn und die damit verbundene Auswirkung auf das Handeln und die Mobilität der Fahrgäste zeigt sich ebenfalls nur in geringfügigem Maße. Allerdings darf nicht vernachlässigt werden, dass immerhin 37 Personen allein durch die Konfrontation mit medialen Darstellungen auf bestimmte Fahrten

in S- und/oder U-Bahnen verzichtet haben. Das entspricht immerhin 8% aller 438 Befragten, die eine Aussage zu diesem Thema getätigt haben.

114 Personen, und damit nur ein Viertel der Befragten gaben an, über die hohe Anzahl an Artikeln überrascht gewesen zu sein. Es ist zu vermuten, dass hier das bereits aufgebaute negative Bild der Kriminalität neuen Meldungen den überraschenden Effekt nimmt. Am häufigsten hingegen bestätigen die Befragten eine schockierende Wirkung (78%). Die Qualität der Darstellungen scheint eine stärkere emotionale Wirkung zu hinterlassen als die Quantität, was für den Effekt der sensationsorientierten und dramatisierenden Darstellungen spricht.

Weiterhin darf nicht außer Acht gelassen werden, dass mit 22% ein nicht kleiner Teil der Befragten angibt, von den Darstellungen unberührt zu bleiben. Zudem schätzen 19% der Befragten die Darstellungen als überspitzt und zu dramatisch aufbereitet an.

Interessanterweise zeigt die Auswertung der Befragungsergebnisse, dass die Kurzzeitwirkung der medialen Darstellungen stärker ist als ihre Langzeitwirkung. Denn 25% der Befragten gaben an, sich nach der Konfrontation mit den Medienberichten während der Fahrt oder an Bahnhöfen unsicherer gefühlt zu haben. Insgesamt jedoch hat sich das Sicherheitsempfinden in den letzten zwei Jahren nur bei 14% der Befragten verschlechtert. Unsicherheit erhöhend wirken Mediendarstellungen damit sehr häufig nur temporär.

Relevant wird die Auswertung der Reaktion auf die Medienbeiträge auch im Falle der geschlechterspezifischen Betrachtung. Grundsätzlich zeigt sich – ähnlich wie in zahlreichen anderen Untersuchungen zum geschlechterspezifischen Sicherheitsempfinden – auch für den Fall des ÖPNV in München, dass weibliche Fahrgäste ein deutlich größeres Unsicherheitsempfinden bei Nutzung der S- und U-Bahn haben und häufiger von einer zunehmenden Kriminalität ausgehen. Deutlich werden die Unterschiede, wenn der Spezialfall „Dunkelheit an Stationen“ betrachtet wird. So fühlen sich fast zwei Drittel der männlichen Befragten (n=172) in dieser Situation sicher oder zumindest eher sicher. Bei den weiblichen Befragten (n=290) liegt der Anteil bei etwas über einem Drittel. Zudem gibt jeder Fünfte weibliche Fahrgast an, sich in dieser Situation unsicher zu fühlen, bei den männlichen Fahrgästen sind es hingegen nur 9%. Außerdem konnte ermittelt werden, dass weibliche Fahrgäste häufiger Handlungsstrategien zur Sicherheitserhöhung entwickeln. Der Aussage „Ich meide bestimmte Orte und Linien, damit ich mich sicherer fühle“ stimmen insgesamt 40% der weiblichen Befragten zu oder zumindest eher zu. Bei den männlichen Fahrgästen sind es hingegen lediglich 17%. Auch die Verortung von Unsicherheit ist häufiger bei weiblichen Fahrgästen zu erkennen. 104 der 144 Befragten, die eine als unsicher wahrgenommene Station angegeben haben, sind weiblich.

Für den deutlichen Unterschied im Sicherheitsempfinden zwischen Männern und Frauen kann die geschlechterspezifische Reaktion auf die medialen Debatten als Erklärungsansatz herangezogen werden. Bei weiblichen Fahrgästen tritt die Unsicherheit erhöhende Kurzzeitwirkung von Medienberichten zu Gewalt und Kriminalität im ÖPNV stärker zutage. So bestätigen 28% der Frauen (n=278) auftretende Unsicherheit infolge der Konfrontation mit Beiträgen. Der entsprechende Anteil bei den Männern (n=172) liegt bei 19%. Gleichzeitig bestätigen lediglich 15% der

weiblichen Fahrgäste die kritische Beurteilung der Darstellungen („Ich dachte, dass dieses Thema von den Medien zu dramatisch und überspitzt dargestellt wird“). Der Anteil bei den männlichen Fahrgästen liegt bei 24%. Das bedeutet allerdings nicht, dass sich männliche Fahrgäste zwangsläufig intensiver mit Beiträgen beschäftigen oder diese kritischer hinterfragen, ein bloßes „nicht ernst nehmen“ genügt völlig. Auch der Fall, dass die Mediendarstellungen keinerlei Wirkung erzielen, ist bei den männlichen Befragten stärker ausgeprägt. [31% der Männer (n=169) bestätigen dies, jedoch nur 16% der Frauen (n=278)].

Doch so sehr die Zahlen für ein vom Geschlecht abhängiges Sicherheitsempfinden sprechen, muss der Sachverhalt differenzierter betrachtet werden. Auch die bildungsstrukturellen Voraussetzungen der Fahrgäste scheinen Einfluss auf die Wahrnehmung von Sicherheit und Kriminalität zu haben. Die Auswertung zeigt, dass je höher das Bildungsniveau ist, desto seltener von einer zunehmenden Kriminalität ausgegangen wird. Befragte mit einem Volksschul- oder Hauptschulabschluss (n=47) und Befragte mit einem Realschulabschluss (n=122) stimmen mit einem Anteil an der jeweiligen Bildungsgruppe von 78% bzw. von 70% der Aussage, dass die kriminellen Übergriffe häufiger werden, zu². Von den Befragten mit (Fach-)Abitur (n=102) stimmen der Aussage lediglich 53% zu, bei Befragten mit Hochschulabschluss (n=110) sind es nur noch 49%. Gleichzeitig steigt die Zustimmungsrate für die Aussage „Die Medien übertreiben, in Wirklichkeit ist es nicht unsicherer geworden“ mit höherem Bildungsabschluss (Volksschul-/Hauptschulabschluss: 26%; Realschule: 31%; (Fach-)Abitur: 31%; (Fach-)Hochschule: 41%³), was wiederum andeutet, dass der Faktor „Bildung“ auch auf die Bewertung von Medienbeiträgen Einfluss hat. Für den übergeordneten Einfluss der Bildungsstruktur spricht, dass die Bildungsvariable auch bei isolierter Betrachtung der weiblichen Befragten eine Rolle spielt. Andererseits erklärt sie einige geschlechterspezifische Unterschiede nicht, wie zum Beispiel das häufigere Verzichten auf bestimmte Fahrten mit S- oder U-Bahn bei Frauen. Auch wenn tendenziell beide Faktoren einen Einfluss auf Medienbeurteilung und Sicherheitsempfinden ausüben, kommen individuell stets eigene Erfahrungen und Wahrnehmungen hinzu, die hier unberücksichtigt bleiben müssen.

Insgesamt wird deutlich, dass die Diskussion um Gewalt und Kriminalität in den Medien vor allem die Vorstellung von der lokalen Kriminalitätsbelastung beeinflusst, Veränderungen des Sicherheitsempfindens und Verhaltensänderungen in Form von Mobilitätseinschränkungen sind deutlich seltener zu erkennen, jedoch geschlechterspezifisch äußerst ungleich ausgeprägt.

7 Zusammenfassung und Ausblick

Kriminalität und Sicherheit werden in vielen medialen Kontexten häufig gemeinsam thematisiert. Es werden Kausalketten gebildet, die Unsicherheit als zwangsläufige Folge von Kriminalität darstellen. Im Münchener S- und U-Bahnverkehr müssen die beiden Phänomene strikt getrennt werden. Das vieldiskutierte Sicherheitsimage der Stadt bröckelt aus Sicht der Fahrgäste auch trotz der Gewaltvorfälle

² Unter Berücksichtigung der Bewertungskategorien „stimme zu“ und „stimme eher zu“.

³ Unter Berücksichtigung der Bewertungskategorien „stimme zu“ und „stimme eher zu“.

in Solln und am Arbellapark nicht. Vielmehr ist das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste äußerst positiv zu werten. Verschlechterungen im Sicherheitsempfinden sind nur partiell zu erkennen, jedoch dann zum Teil auf die (kommunizierten) Gewaltvorfälle zurückzuführen.

Die Beurteilung der Kriminalitätsentwicklung scheint von dieser Entwicklung allerdings losgelöst zu sein. Die Fahrgäste gehen mehrheitlich von einer zunehmenden Kriminalität im ÖPNV aus. Es zeigt sich, dass sich die Fahrgäste in ihrer Einschätzung stärker auf die mediale Wirklichkeit und weniger auf die Ebene der polizeilich-statistischen Auswertungen beziehen. Kriminalität wird damit von den Fahrgästen allgemein immer stärker als Problem wahrgenommen, obwohl das persönliche Sicherheitsempfinden hoch ist. Das bedeutet, dass die kognitive Ebene (Wissen zum Thema „Kriminalität“) von den Medien deutlich stärker beeinflusst als die Einstellungs- und Handlungsebene (Ausprägung von Unsicherheit).

Wenn Stationen oder Linien von den Fahrgästen als unsicher empfunden werden, gehen die Gründe hierfür weit über (kommunizierte) Kriminalitätsprobleme hinaus. Dunkelheit und Einsamkeit sowie die vieldiskutierten Alltagsirritationen stellen in diesen Fällen maßgebliche Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden dar und sind auch die Hauptgründe für die Verräumlichung von Unsicherheit. Komplexer wird der Zusammenhang der drei Ebenen „Statistik“, „Medien“ und „Fahrgäste“, wenn die Aktions- und Wahrnehmungsebene der Verkehrsbetriebe berücksichtigt wird. Die Verkehrsbetriebe orientieren sich bei ihren Strategien vor allem an das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Das tun sie, indem sie sowohl Ergebnisse der polizeilich-statistischen Arbeit berücksichtigen als auch auf die medialen Darstellungen reagieren. Sie kommunizieren positive Statistiken der Polizei, um den Fahrgästen ein Sicherheitsgefühl zu vermitteln. Parallel hierzu richten sie ihre Sicherheitsmaßnahmen jedoch auch auf die Mediendebatten aus, indem innovative technische Systeme implementiert, Konzepte überarbeitet werden und Personal aufgestockt wird. Da die Sicherheitsbeauftragten der Betriebe mit den medialen Einflüssen auf die Wahrnehmungen und Einschätzungen der Fahrgäste rechnen, reagieren sie auf die Kriminalitätskonstruktionen der Medien, um den ÖPNV-Nutzern das Gefühl zu geben, dass die Problematik ernst genommen wird und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Damit setzen die Verkehrsbetriebe einen Prozess in Gang, der als politisch-publizistischer Verstärkerkreislauf bezeichnet wird (SCHEERER 1978; WAGNER 2001; Abb. 4).

Im Falle eines schwerwiegenden Gewaltdeliktens, das intensiv in den Medien thematisiert wird, entsteht für die politischen Akteure und Verkehrsbetriebe ein Handlungszwang, der lediglich von den Gesetzen der Massenmedien diktiert wird. Die Politik versucht, den Menschen das Gefühl zu vermitteln, dass der Vorfall ernst genommen wird und die repressiven Sicherheitsmaßnahmen die Antwort auf die Problematik sind. Die Reaktionen der politischen Akteure und der Verkehrsbetriebe werden daraufhin erneut von den Medien aufgegriffen. Somit thematisieren die Medien diejenigen Reaktionen, die sie selbst induziert haben. Mediale Darstellungen haben vor diesem Hintergrund mehr als nur eine Berichterstattungsfunktion. Sie erzeugen Reaktionsprozesse, greifen diese auf und belegen damit ihre selbst erzeugten Medienwirklichkeiten.

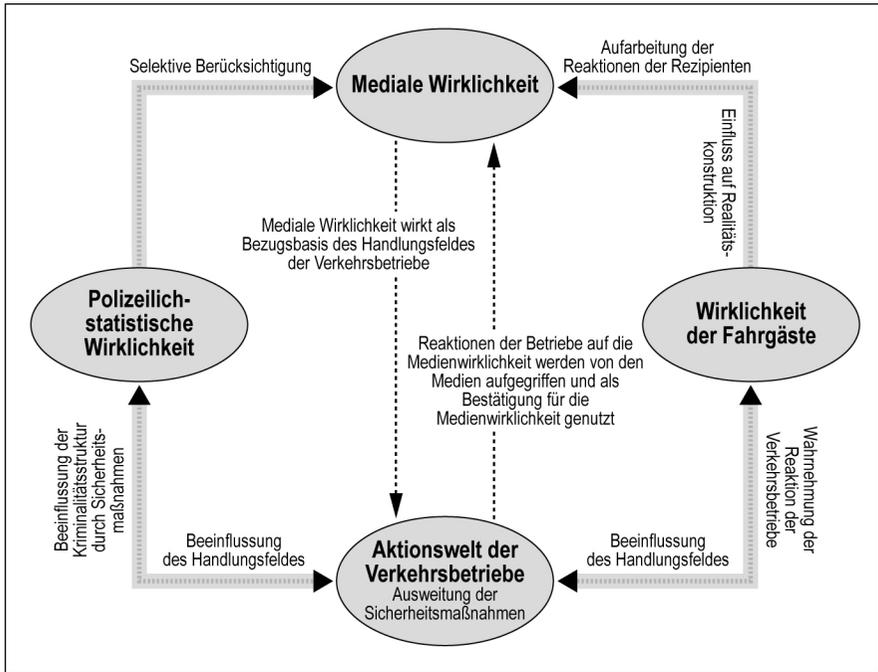


Abb. 4: Politisch-publizistischer Verstärkerkreislauf

Quelle: Eigene Darstellung

Um auf die von den Medien beeinflussten Einschätzungen und Wahrnehmungen der Fahrgäste einzugehen, ist es für die Verkehrsbetriebe notwendig, ihre Sicherheitspolitik auf die medialen Darstellungen auszurichten. Nur sollten sich die Betriebe nicht zu einseitig auf eine mediale Beeinflussung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste und auf die (kommunizierte) Kriminalität stützen. Statistische Erfassung von Kriminalität, Furcht vor Kriminalität und empfundene Unsicherheit werden zum Teil stark voneinander abgekoppelt; Unsicherheit ist im ÖPNV nicht zwangsläufig eine Folge von Kriminalitätsfurcht. Maßnahmen im Bereich der Beleuchtung oder verschiedener Alltagsirritationen könnten das Sicherheitsempfinden verbessern, ohne dass auf die medialen Debatten reagiert werden müsste. Die Unsicherheitsproblematik und die Unsicherheitsbekämpfung sind keine eindimensionalen Felder. Das können sie auch nicht sein, da Unsicherheit letztendlich das Ergebnis vieler subjektiver Bewertungs- und Wahrnehmungs- sowie Kommunikationsprozesse ist.

Literatur

- BELINA, B. 1999: „Kriminelle Räume“: zur Produktion räumlicher Ideologien. In: *Geographica Helvetica*, 54, S. 59–66.
- BELINA, B. 2008: Kriminalität und Raum. In: MARSTON, S.A. u. P.L. KNOX: *Humangeographie*. Hrsg. v. GEBHARDT, H., P. MEUSBURGER u. D. WASTL-WALTER. Heidelberg, S. 300–302.

- BELINA, B. u. M. ROLFES 2006: Zur Produktion von Sicherheit und Kriminalität. In: Leibniz-Institut für Länderkunde (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Arbeit und Lebensstandard. Heidelberg u.a., S. 134–137.
- BILD DIGITAL GMBH & CO. KG (Hrsg.) 2008: Horror-Bahnhof Giselastraße. Abrufbar unter: <http://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen/horror-bahnhof-giselastrasse-6097102.bild.html> (15.09.2011).
- BÖSEBECK, U. 2001: Stadtluft macht frei – und unsicher. Kassel (= Arbeitsberichte des Fachbereichs Stadtplanung, Landschaftsplanung, 146).
- DIE ABENDZEITUNG GMBH & CO. KG (Hrsg.) 2010: Gewalt in S- und U-Bahnen: Weniger Fälle als gefühlt. Abrufbar unter: <http://www.abendzeitung.de/muenchen/172442> (09.09.2010).
- FREVEL, B. 1998: Wer hat Angst vor'm bösen Mann? Ein Studienbuch über Sicherheit und Sicherheitsempfinden. Baden Baden.
- GLASAUER, H. 2005: Stadt und Unsicherheit. Entschlüsselungsversuche eines vertrauten Themas in stets neuen Facetten. In: GLASZE, G., R. PÜTZ u. M. ROLFES (Hrsg.): Diskurs – Stadt – Kriminalität. Bielefeld, S. 203–222.
- GLASZE, G., R. PÜTZ u. M. ROLFES 2005: Herausforderungen kritischer Kriminalgeographie. In: GLASZE, G., R. PÜTZ u. M. ROLFES (Hrsg.): Diskurs – Stadt – Kriminalität. Bielefeld, S. 13–58.
- HAMMERSCHICK, W. 1996: Verunsicherungen des Alltags. In: HAMMERSCHICK, W., I. KARAZMAN-MORAWETZ u. W. STANGL (Hrsg.): Die sichere Stadt. Prävention und kommunale Sicherheitspolitik. Baden-Baden, S. 79–99 (= Jahrbuch für Recht- und Kriminalsoziologie 95).
- HESS, H. u. S. SCHEERER 2004: Theorie der Kriminalität. In: OBERWITTLER, D. u. S. KARSTEDT (Hrsg.): Soziologie der Kriminalität. Wiesbaden, S. 69–92 (= Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 43/2003).
- INTERFAKULTÄRES ZENTRUM FÜR ETHIK IN DEN WISSENSCHAFTEN (Hrsg.) (2008): Forschungsschwerpunkt Sicherheitsethik. Abrufbar unter: http://www.izew.uni-tuebingen.de/kultur/fsp_sicherheit.html (21.07.2010).
- JÄCKEL, M. 2008: Medienwirkungen – Ein Studienbuch zur Einführung. 4. überarb. u. erweitert. Aufl. Wiesbaden.
- KARAZMAN-MORAWETZ, I. 1996: Was macht Stadtbewohner unsicher? In: HAMMERSCHICK, W., I. KARAZMAN-MORAWETZ u. W. STANGL (Hrsg.): Die sichere Stadt. Prävention und kommunale Sicherheitspolitik. Baden-Baden, S. 17–38 (= Jahrbuch für Recht- und Kriminalsoziologie 95).
- KARSTEDT, S. u. D. OBERWITTLER 2004: Neue Perspektiven der Kriminalsoziologie. In: OBERWITTLER, D. u. S. KARSTEDT (Hrsg.): Soziologie der Kriminalität. Wiesbaden, S. 7–35 (= Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 43/2003).
- KÖHLER, S. 2009: Der Nachrichtenerzähler. Zu Theorie und Praxis nachhaltiger Narrativität im TV-Journalismus. Baden-Baden (= Angewandte Medienforschung – Schriftenreihe für die Kommunikationswissenschaft, Bd. 45).
- KNOX, P.L. u. S.A. MARSTON 2008: Humangeographie. Hrsg. v. H. GEBHARDT, P. MEUSBURGER u. D. WASTL-WALTER. Heidelberg.
- KRÜGER, U.M. 1992: Programmprofile im dualen Fernsehsystem 1985–1990. Baden-Baden (= Schriftenreihe Media-Perspektiven, 10).
- LAMNEK, S. 1990: Kriminalitätsberichtserstattung in den Massenmedien als Problem. In: Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, 73, S. 163–176.
- LUHMANN, N. 2009: Die Realität der Massenmedien. Wiesbaden.
- MATTISSEK, A. 2005: Diskursive Konstitution von Sicherheit im öffentlichen Raum am Beispiel Frankfurt am Main. In: GLASZE, G., R. PÜTZ u. M. ROLFES (Hrsg.): Diskurs – Stadt – Kriminalität. Bielefeld., S. 105–136.

- MCCANN, E.J. 2010: ‚Best Places‘: Interurbaner Wettbewerb, Lebensqualität und der massenmediale Diskurs. In: BELINA, B. u. J. MIGGELBRINK (Hrsg.): Hier so, dort anders. Raumbezogene Vergleiche in der Wissenschaft und anderswo. Münster, S. 132–152 (= Raumproduktionen: Theorie und gesellschaftliche Praxis, 6).
- OSTERMEIER, L. 2009: München hui, Hamburg pfui? Kriminalstatistiken in räumlichen Vergleichen. In: BELINA, B. u. J. MIGGELBRINK (Hrsg.): Hier so, dort anders. Raumbezogene Vergleiche in der Wissenschaft und anderswo. Münster, S. 172–185.
- OTTO, M. 2011: Kommunikation und Empfinden von Sicherheit und Kriminalität. Das Beispiel des Münchener S- und U-Bahnverkehrs. München.
- PAIN, R. u. S.J. Smith 2008: Fear, critical geopolitics and everyday life. In: PAIN, R. u. S.J. SMITH (Hrsg.): Fear: Critical Geopolitics and Everyday Life. Aldershot, S. 1–24.
- POLIZEIPRÄSIDIUM MÜNCHEN (Hrsg.) 2010: Sicherheitsreport 2009. München.
- REUBAND, K.-H. 2009: Kriminalitätsfurcht: Erscheinungsformen, Trends und soziale Determinanten. In: LANGE, H.-J., P. OHLY u. J. REICHERTZ (Hrsg.): Auf der Suche nach neuer Sicherheit. Fakten, Theorien und Folgen. Wiesbaden, S. 233–251.
- ROLFES, M. 2008: Un-(Sicherheit), Risiko und Stadt. In: Praxis Geographie, 38, S. 4–7.
- SCHEERER, S. 1978: Die Massenmedien im Prozess strafrechtlicher Normgenese. In: Kriminologisches Journal, 10, S. 223–227.
- SCHMIDT, S.J. 1994: Die Wirklichkeit des Beobachters. In: MERTEN, K., S.J. SCHMIDT u. S. WEISCHENBERG (Hrsg.): Die Wirklichkeit der Medien. Eine Einführung in die Kommunikationswissenschaft. Opladen, S. 3–19.
- SCHNEIDER, H.J. 2001: Kriminologie für das 21. Jahrhundert – Schwerpunkte und Fortschritte der internationalen Kriminologie. Überblick und Diskussion. Münster (= Worte – Werke – Utopien. Thesen und Texte Münsterscher Gelehrter, 5).
- SUEDDEUTSCHE.DE GMBH (Hrsg.) 2008: Wieder ein brutaler Übergriff. Abrufbar unter: www.sueddeutsche.de/muenchen/u-bahn-muenchen-wieder-ein-brutaler-uebergriff-1.363660 (06.06.2010).
- TUROK, I. 2005: Cities, Competition and Competitiveness: Identifying New Connections. In: BUCK, N., I. GORDON, A. HARDING u. I. TUROK (Hrsg.): Changing Cities – Rethinking Urban Competitiveness, Cohesion and Governance. Houndmills u.a., S. 25–43.
- WAGNER, H. 2001: Gewalt und Kriminalität in den Medien. Vom fragwürdigen Vergnügen am Schrecklichen. In: SCHUBERT, V. (Hrsg.): Gewalt – Kriminalität und Verbrechen in der Gesellschaft. St. Ottilien, S. 141–218 (= Wissenschaft und Philosophie – Interdisziplinäre Studien, 21).
- WARREN, R. 2002: Situating the City and September 11th: Military Urban Doctrine, “Pop-Up” Armies and Spatial Chess. In: International Journal of urban and Regional Research, 26, S. 614–619.
- WEIMANN, G. 2000: Communicating Unreality. Modern Media and the Reconstruction of Reality. Thousand Oaks u.a.
- WILKE, J. 2008: Grundzüge der Medien- und Kommunikationsgeschichte. 2. durchges. u. erg. Aufl. Köln, Weimar, Wien. (= Uni-Taschenbücher, 3166).
- WUCHERPENNIG, C. u. K. FLEISCHMANN 2008: Feministische Geographien und geographische Geschlechterforschung im deutschsprachigen Raum. In: ACME. An International E-Journal for Critical Geographies, Vol. 7, Heft 3, S. 350–376.